Untersuchungen über die Personentarifreform vom 1. Mai 1907.

(Berechnung der Rentabilität des Personenverkehrs in Preußen.)

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR

ERLANGUNG DER DOKTORWÜRDE

DER

HOHEN PHILOSOPHISCHEN FAKULTÄT

DER

UNIVERSITÄT LEIPZIG

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

VORGELEGT

VON

Joh. Gottfried Meyer

aus Amsterdam.

Berlin 1909.

Universitäts-Buchdruckerei von Gustav Schade (Otto Francke)

Linienstraße 158.

Angenommen von der philosophisch-historischen Sektion auf Grund der Gutachten der Herren Bücher und Stieda.

Leipzig, den 6. Februar 1909.

Der Procancellar:
Köster.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung: Leitende Gesichtspunkte 5

I. Abschnitt (Historisch-politischer Teil).

§ 1. Geschichtlicher Überblick über die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland. Die erste Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten . . . 7
§ 2. Der Zustand des Tarifwesens bis zum 1. Mai 1907 15
§ 3. Erste Reformbestrebungen 16
§ 4. Reformbestrebungen neueren Datums in Preußen 20
§ 5. - - - in Sachsen 27
§ 6. - - - in Bayern 31
§ 7. - - - in Württemberg 36
§ 8. - - - in Baden 40

II. Abschnitt (Volkswirtschaftlicher Teil).

§ 1. Über die finanzielle Behandlung der Transportanstalten durch den Staat und Prüfung der 4 diesbezüglichen Grundprinzipien 45
§ 2. Die Beseitigung der Rückfahrkarte:
a) Gründe, die für die Beseitigung sprachen 53
b) Folgen der Beseitigung 56
§ 3. Der Einheitssatz in der I. Klasse 58
§ 4. Der Einheitssatz in der II. u. III. Klasse 62
§ 5. Der Einheitssatz in der IV. Klasse:
a) Materielle Gesichtspunkte 66
b) Formelle Gesichtspunkte 70
§ 6. Die Schnellzugszuschläge:
a) Kilometrische Zuschläge und Reformvorschlag 72
b) Berechtigung der Schnellzugszuschläge 74
§ 7. Ausnahmetarife: 77
a) Ermäßigung für Kinder unter 10 Jahren 78
b) Ermäßigung für Militärpersonen 78
c) Ermäßigung für Arbeiter- und Zeitkartenverkehr 79

Seite

d) Ermäßigung für karitative und kulturelle Zwecke 81
e) Ermäßigung für Sonderzüge 81
f) Ermäßigung für Rundreisehefte 82
g) Ermäßigung für Gesellschaftsreisen 84
h) Ermäßigung für Kilometerhefte 85

§ 8. Der Gepäcktarif 85

III. Abschnitt (Betriebsökonomischer Teil).

§ 1. Allgemeines über Selbst- oder Transportkosten 90
§ 2. Versuche zur Aussonderung des auf den Personenverkehr kommenden Anteils der Transportkosten 95
§ 3. Neuere Berechnungsverfahren und Fortsetzung der Launhardtschen Methode 96
§ 4. Berechnung des Überschusses bei den einzelnen Klassen in Preußen . . 104
§ 5. Berechnung des Gesamtüberschusses beim Personenverkehr in Preußen 107

Einleitung.

Leitende Gesichtspunkte.

Obwohl die Gütertarifierung für die Volkswirtschaft der Länder von entschieden größerer Bedeutung ist, steht die Frage einer Personentarifreform heute mehr im Vordergrunde des öffentlichen Interesses.

Schon seit einer ganzen Reihe von Jahren fanden immer häufigere und lebhaftere Debatten, mitunter sogar recht leidenschaftlich geführt, über diese Frage in der Öffentlichkeit statt. War doch schon nach Art. 42 der Deutschen Reichsverfassung das vorgesteckte Ziel die einheitliche Regelung des gesamten Bahnwesens innerhalb ganz Deutschlands. Dieses Ziel scheint nun nach langen mühevollen Vorarbeiten in der Reform vom 1. Mai 1907 in gewissem Sinne erreicht zu sein, und mit dieser sollen sich unsere Ausführungen etwas eingehender beschäftigen. Wenn die Reform, wie vorausgeschickt werden soll, keineswegs als Ideal gelten darf, so bedeutet sie doch immerhin einen bedeutsamen Schritt vorwärts auf dem Wege zum erstrebten Ziele, wenigstens in der Richtung der Vereinheitlichung und Vereinfachung des Tarifwesens im Deutschen Reiche.

Die am 1. August 1906 in Kraft getretene Reichs-Fahrkartensteuer wurde in der Abhandlung nur insoweit berücksichtigt, als sie die Wirkungen der Tarifreform beeinträchtigt. Ihre Entstehung, ihre volks- und staatswirtschaftliche Bedeutung soll daher im Rahmen dieser Arbeit nicht zur Besprechung gelangen. Die Untersuchungen selbst werden sich nach mehreren Richtungen hin erstrecken, und dementsprechend wurde der Stoff in drei Abschnitte gegliedert.

Im ersten Abschnitt sollen die historischen, politischen und staatswirtschaftlichen Momente bei der Beurteilung der Frage in Betracht gezogen werden. Ohne weiteres leuchtet ein, daß diese in einem Lande, welches, wie das Deutsche Reich, kein Ein-

heits-, sondern ein Bundesstaat ist, die Frage ungeheuer komplizieren müssen. Die Berücksichtigung dieser Momente verschafft erst Einsicht in Dinge, die bei oberflächlicher Betrachtung sehr einfach erscheinen.

Der zweite Abschnitt wird sich vorwiegend mit der volkswirtschaftlichen Seite des Problems beschäftigen, während der dritte Abschnitt, unter besonderer Berücksichtigung betriebsökonomischer Momente, für das Gebiet der Preußisch-Hessischen Betriebsmittelgemeinschaft eine ungefähre Rentabilitätsberechnung des Personenverkehrs bringen will.

Bei seinen Untersuchungen ließ sich der Verfasser von folgenden Gesichtspunkten leiten.

I. Die Überschüsse aus den Eisenbahneinnahmen dürfen durch die Tarifreform nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Denn eine Reduktion der Tarife läßt Defizite erwarten und würde dadurch den Etat, der zu einem großen Teile auf die Eisenbahneinnahmen sich stützt, ins Schwanken bringen. Da nun aber zur Deckung der Lücke neue Steuern erforderlich werden müßten, so läge die Gefahr vor, weil mit Rücksicht auf die herrschenden politischen Strömungen vermutlich auf indirekte Steuern zurückgegriffen werden würde, daß die wirtschaftlich schwächeren Elemente der Bevölkerung stärker herangezogen werden müßten. Dies widerspricht dem obersten Grundsatz der Steuergerechtigkeit!

II. Da für absehbare Zeit eine Umwandlung aller deutschen Staatsbahnen zu Reichseisenbahnen ausgeschlossen erscheint, und auch die Verhandlungen über eine Betriebsmittelgemeinschaft zwischen den deutschen Bahnverwaltungen gescheitert sind, so durften bei der Durchführung einer Tarifreform nur solche Gesichtspunkte aufgestellt werden, welche die Selbständigkeit der einzelstaatlichen Verwaltungen nicht antasten.

I. Abschnitt.

§ 1.

Geschichtlicher Überblick über die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland.

Um zu einem klaren Verständnis des deutschen Personentarif-Problems und zur Erkenntnis der Hauptursachen der bis zum 1. Mai 1907 herrschenden verworrenen Zustände im deutschen Eisenbahntarifwesen zu gelangen, ist es notwendig, sich den Entwicklungsgang der deutschen Eisenbahnen vorzuführen. Dieser läßt sich, insofern als partikularistische Interessen einer Vereinigung sich störend entgegenstellten, mit der Entstehungsgeschichte des Deutschen Reiches vergleichen.

Bekanntlich hielten die Eisenbahnen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit der am 7. Dezember 1835 eröffneten Strecke Nürnberg—Fürth ihren ersten Einzug in Deutschland[1]). Da die Machthabenden dem neuen Verkehrsmittel im Anfang recht mißtrauisch[2]) gegenüberstanden, wurden Bau und Betrieb damals zum größten Teile Privatunternehmungen überlassen[3]). In Frankreich

---

[1]) Am 30. Oktober 1836 folgte die Linie Berlin—Potsdam. (Lotz, Die Verkehrsentwicklung Deutschlands, S. 24.)

[2]) Verewigt seien an dieser Stelle nur noch die Namen: Nagler und Rother, sowie der Ausspruch des bayrischen Obermedizinalkollegiums, Lotz, S. 25. Der preußische Postmeister Nagler erblickte in den Eisenbahnen neben der Post nur „ein höchst beschränktes und untergeordnetes Kommunikationsmittel". Minister Rother legte 1837 sein handelspolitisches Referat wegen Kollision mit dem eisenbahnfreundlichen nachmaligen Friedrich Wilhelm IV. nieder. In Bayern stellte das Obermedizinalkollegium dem König Ludwig I., als es sich um Genehmigung der Nürnberg-Fürther Bahn handelte, beweglich vor, der Dampfbetrieb werde bei den Reisenden sowie bei den Zuschauern unfehlbar schwere Gehirnerkrankungen erzeugen. Damit wenigstens die Zuschauer Schutz fänden, möge der Bahnkörper mit einem Bretterzaun umgeben werden. (Treitschke, Deutsche Geschichte, Bd. IV, 583).

[3]) Die bis 1840 eröffneten Bahnen waren fast sämtlich Privatbahnen.

verfuhr die Regierung, vielleicht infolge der politischen Zentralisation des Staates, von vornherein insofern zielbewußter, als sie sich wenigstens das Recht sicherte, daß die Privatbahnen nach 99 Jahren ohne Entgeld an sie fallen sollten. In Deutschland dagegen stand man dem neuen Verkehrsmittel ziemlich ratlos gegenüber, ohne eine bestimmte Richtungslinie der Politik.

Obwohl der Gedanke an eine deutsch-nationale Eisenbahnpolitik schon von Friedrich List ins Auge gefaßt worden war, gehen die positiven Anfänge einer solchen zurück auf die „konstituierende Frankfurter Nationalversammlung“ vom Jahre 1848, die zur Beratung über eine deutsche Verfassung berufen war, und deren Bemühungen, aus Deutschland ein Erbkaisertum zu machen, so kläglich scheiterten. In dem Verfassungsentwurf dieser Versammlung vom 28. März 1849 lag bereits die Absicht vor, das Verkehrswesen Deutschlands zu vereinheitlichen. So wurde u. a. bestimmt, daß die Verkehrsanstalten auf das Reich übergehen sollten.

In Artikel 6 des Entwurfs beschäftigen sich die §§ 29—31 sehr eingehend mit dem deutschen Eisenbahnwesen, das damals eine 15jährige Entwicklung hinter sich hatte. In diesem und in allen späteren Entwürfen drückt sich vor allem die Absicht aus, dem Reich neben und über den Einzelstaaten diejenigen Rechte zu sichern, die zur einheitlichen Gestaltung des Eisenbahnnetzes für den allgemeinen Verkehr und für die Landesverteidigung unentbehrlich sind. In diesem Umfange war eine selbständige Reichseisenbahnpolitik neben der Eisenbahnpolitik der Einzelstaaten ins Auge gefaßt worden.

Das Verfassungswerk v. J. 1848 scheiterte und mit ihm die schönen Absichten. Seitdem ruhte die Frage 18 Jahre lang.

Von einer auf ganz Deutschland gerichteten Eisenbahnpolitik kann erst wieder seit Errichtung des Norddeutschen Bundes und Erlaß der Bundesverfassung v. 26. VII. 1867 gesprochen werden. Darin kehrten dieselben Grundgedanken, wie sie der Verfassungsentwurf von 1849 enthalten hatte, wieder. Auch in die Verfassung des Deutschen Reiches gingen diese mit über, wie aus Art. 4 Nr. 8 und Art. 41—47 hervorgeht, allerdings dort mit der wesentlichen Einschränkung, daß dem Königreich Bayern ein Reservatrecht im Eisenbahnwesen zugestanden wurde, nach dem die bayrischen Eisenbahnen der Reichsaufsicht nur insoweit unterworfen sind, als es sich um Zwecke und Aufgaben der Landesverteidigung handelt. In den übrigen Staaten dagegen steht dem Reiche die Aufsicht über das Eisenbahnwesen, sowohl im Interesse der Landesverteidigung wie des allgemeinen Verkehrs zu. So kann das Reich z. B. unter Umständen, selbst gegen den Widerstand der Einzelstaaten, in deren

Gebiet Eisenbahnen bauen. Ferner verpflichteten sich die Bundesregierungen zur Verwaltung der Bahnen wie ein einheitliches System, während dem Reiche die Kontrolle über das Tarifwesen übertragen wurde.

Nicht unerwähnt möchte ich an dieser Stelle auch den Hohenloheschen Entwurf zu einem Deutschen Eisenbahnverein lassen.

In der Zeit zwischen 1867 und 1870, bei den Versuchen des bayrischen Ministers Hohenlohe, eine politische Annäherung der süddeutschen Staaten an den Norddeutschen Bund herbeizuführen, spielte nämlich auch die Eisenbahnpolitik eine wichtige Rolle. Man glaubte eine engere Verbindung des Südens mit dem Norden ganz besonders durch die Gründung eines Deutschen Eisenbahnvereins zu fördern. Die gesamten deutschen Staaten sollten darin zum Zusammenschluß ihrer Staatsbahnen gebracht werden, derart, daß ganz Deutschland ein gemeinsames Eisenbahngebiet werden sollte, und die für den durchgehenden Verkehr etwa nötigen Privatbahnen von den Staaten angekauft werden sollten. Dieser Eisenbahnverein sollte durch einen Eisenbahnrat vertreten und geleitet werden: Es sollten ferner gemeinsame Tarife aufgestellt und die Erträge der über die Landesgrenze hinausgehenden Transporte unter die Einzelstaaten nach gewissen einheitlichen Grundsätzen verteilt werden.

Aber man ist auch hier im Entwurf stecken geblieben, die schönen Gedanken sind nicht zur Ausführung gekommen.

Die Richtung der neueren deutschen Eisenbahnpolitik geht dahin, von Reichs wegen auf eine gewisse Einheitlichkeit im Bau, im Betriebe, in der Ausrüstung und Verwaltung aller deutschen Bahnen hinzuwirken. Als Organ, diese Politik in die Wege zu leiten, wurde durch Gesetz vom 27. Juni 1873 das Reichseisenbahnamt[1]) geschaffen, dem die Ausübung der Befugnisse des Reiches im Eisenbahnwesen zustehen sollte. Dieser Behörde war die Aufgabe übertragen worden, ein Eisenbahngesetz auszuarbeiten, das die Befugnisse des Reiches den Einzelstaaten gegenüber genauer fixieren und Grundsätze für einheitliche Regelung des deutschen Eisenbahnwesens aufstellen sollte.

Zwei Entwürfe zu solchem Eisenbahngesetz sind auch in den Jahren 1874 und 1875 ausgearbeitet worden, indessen nicht zur Verhandlung in den gesetzgebenden Körperschaften gekommen.

---

[1]) Aus der Tätigkeit des Reichseisenbahnamts ging hervor: ein Betriebsreglement vom 11. Mai 1879, eine einheitliche Signalordnung vom 4. Januar 1875, ein Bahnpolizeireglement vom gleichen Datum, Normen für den Bau und die Ausrüstung der Hauptbahnen vom 12. Juni 1878 und die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 1. Juni 1893. (Wiedemann, Die sächsischen Eisenbahnen, S. 123.)

Ende der 70er Jahre nahm die Politik dann eine andere Wendung, die auf nichts Geringeres als auf eine Verstaatlichung der Bahnen durch das Reich hinzielte, ein Gedanke, der besonders auch durch den Fürsten Bismarck propagiert wurde. Preußen ging dabei mit gutem Beispiel voran, indem sich die Regierung durch Gesetz vom 4. VI. 1876 ermächtigen ließ, durch Verkauf ihre Staatsbahnen an das Reich abzutreten. Aber dieses Projekt, das zu Reichseisenbahnen geführt hätte, scheiterte an dem Widerstande der nichtpreußischen Staaten, die, in der beständigen Furcht vor dem preußischen Übergewicht, darauf nicht eingehen wollten. So blieb also auch in Zukunft das meiste im deutschen Eisenbahnwesen dem einzelstaatlichen Belieben überlassen, und daraus erklärt sich die Vielgestaltigkeit und Buntscheckigkeit der Tarifverhältnisse in Deutschland.

In Preußen[1]) zerfällt die Geschichte des Eisenbahnwesens in 3 Phasen. Während der ersten, die von den Jahren 1836 bis 1848 umschlossen ist, war die Eisenbahnpolitik, wohl infolge politischer, wirtschaftlicher und staatsfinanzieller Verhältnisse, eine durchaus schwankende. Obwohl Preußen durch seine ganze Tradition zum staatlichen System hinneigte, war dieses ihm aus politischen Gründen versagt. Denn zum Bahnbau bedurfte es der Anleihen, und da hierzu die Genehmigung der Landstände nötig gewesen wäre, die damals aus politischen Gründen noch nicht einberufen waren, so mußte der Bahnbau einstweilen noch der Privattätigkeit überlassen bleiben. Erst später ließ sich der Staat zur Übernahme von Zinsgarantien und Kapitalbeteiligungen im Bahnbau herbei und bereitete damit den Staatsbahngedanken wenigstens vor.

In der zweiten Phase der Entwicklung, die von 1848—1877 reichte, kam dieser Gedanke allmählich zum Siege, als nach Einführung der Verfassung die Möglichkeit geschaffen war, Staatsanleihen aufzunehmen.

Zielbewußter wurde diese Richtung der Politik indessen erst in der dritten Periode, die von 1878 bis zur Gegenwart reicht, und mit welcher der Name des bekannten Ministers der öffentlichen Arbeiten v. Maybach unzertrennlich verbunden ist. Durch die Gesetze vom 20. Dez. 1879, vom 14. Febr. 1880, 25. Febr. 1880 und 7. März 1880 wurden dicht nacheinander 6 Bahnen, die Linien Berlin—Stettin,

---

[1]) Siehe Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft; sowie Mayer, Geschichte und Geographie des deutschen Eisenbahnwesens; Biedermann, Wirtschaftliche Entwicklung der Staatseisenbahnen in Preußen, Archiv f. Eisenbahnwesen 1906, S. 1275; Fleck, Geschichte der Eisenbahnen in Preußen, Archiv f. Eisenbahnwesen 1896.

Magdeburg—Halberstadt, Hannover—Altenbeken, Köln—Minden, Berlin—Magdeburg sowie die rheinische Bahn, im ganzen 5002 km, vom preußischen Staate angekauft. Im Jahre 1882 folgten dann weitere 3145 km, am 17. Mai 1884 3766 km und endlich durch das Gesetz vom 16. Juli 1895 noch eine ganze Anzahl kleinerer Bahnen in einer Gesamtlänge von 2360 km.

Einen Markstein in der Geschichte der preußischen Eisenbahnen bildete das Jahr 1896. Am 21. Juni dieses Jahres einigten sich durch Staatsvertrag Preußen und Hessen zunächst über den gemeinschaftlichen Ankauf der hessischen Ludwigsbahn (693 km) und sodann über eine preußisch-hessische Betriebsgemeinschaft, und zwar so, daß die hessische Staatsbahn in preußische Verwaltung überging. An diese Betriebsgemeinschaft, die am 1. April 1897 in Kraft trat, wurde am 1. Oktober 1902 die größtenteils auf hessischem Staatsgebiet belegene Main-Neckar-Bahn angeschlossen, die bisher als gemeinschaftliches Eigentum der drei Staaten Preußen, Hessen und Baden, unter gemeinsamer Verwaltung gestanden hatte.

Die Bahnen der kleineren von Preußen eingeschlossenen Bundesstaaten, die sich früher im Besitz größerer Privatbahngesellschaften befunden hatten, waren zugleich mit deren Verstaatlichung in preußischen Besitz übergegangen.

In Bayern[1]) kann man in der Entwicklung des Eisenbahnwesens etwa 4 Perioden unterscheiden. In der ersten, die von 1835—1840 reicht, wurde der Eisenbahnbau- und -betrieb anfangs ganz und gar Privatgesellschaften überlassen. Als Vorboten einer staatlichen Bahnpolitik dürfen wir es indessen schon ansehen, daß am 28. September 1836 die „Fundamentalbestimmungen für sämtliche Eisenbahnstatuten der bayrischen Bahnen“ erlassen wurden. Diese Regierungsverordnung stellte zwar allen von der Regierung genehmigten Privatbahnen den besonderen staatlichen Schutz in Aussicht, dafür schränkte sie aber auch deren Rechte ganz erheblich ein. Die Folge davon war, daß der private Unternehmungsgeist nachließ.

Im Beginn der zweiten Periode, im Jahre 1840, sah sich die bayrische Regierung unter König Ludwig I. genötigt, die Anregung zu weiteren Bahnbauten zu geben, die man jetzt als notwendig erkannt hatte. Auf direkte königliche Veranlassung hin wurde auf Staatskosten eine Bahn von Hof nach Augsburg gebaut und damit der Grund zum Staatsbahnsystem in Bayern gelegt. Die dritte

[1]) H. Marggraf, Die Kgl. Bayrischen Staatsbahnen in geschichtlicher und statistischer Beziehung, München 1894; A. v. Mayer, Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen, Berlin 1891.

Periode begann aber wieder damit, daß im Jahre 1856 die Konzession zum Bau und Betrieb der bayrischen Ostbahnen einer Aktiengesellschaft gegeben wurde. Schwierigkeiten finanzieller Art waren es wohl, die von dem eingeschlagenen Wege wieder abweichen ließen. Die Konzessionierung stellte sich aber dann als ein verhängnisvoller Fehler heraus, denn die Ostbahnen erweiterten ihr Netz in der Weise, daß sie mit den Staatsbahnen geradezu in schädigenden Wettbewerb traten. Infolgedessen wurde durch Gesetz vom 15. April 1875 zur Verstaatlichung der Ostbahnen geschritten. Mit dem Jahre 1885 ist das bayrische Eisenbahnnetz wenigstens in seinen Hauptlinien fertig, und der weiteren Zukunft blieb nur noch der Bau von Lokalbahnen vorbehalten. Das Staatsbahnsystem ist in Bayern das herrschende geblieben, mit der einzigen Ausnahme der Pfalz, wo die Bahnen heute noch in Privatbesitz sind[1]).

Im Königreich Sachsen wurde der Bau von Bahnen zuerst im Jahre 1833 durch Friedrich List angeregt. Durch seine Schrift „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden“ suchte er den Bau einer Bahn, der ersten, in Sachsen durchzusetzen. Die sächsische Regierung selber verhielt sich zunächst reserviert, da die Erscheinung ihr noch zu neuartig war, und beschränkte sich darauf, privaten Unternehmungen dieser Art einstweilen nur ihr Wohlwollen entgegenzubringen. Bald jedoch erkannte sie, daß der Staat bei der volkswirtschaftlichen Bedeutung des neuen Transportmittels entweder den Bau selbst in die Hand nehmen oder durch Kapitalbeteiligungen sich einen gehörigen Einfluß auf den Betrieb sichern müsse. Die damalige Finanzlage in Sachsen nötigte indessen einstweilen, vom Staatsbahnbau abzusehen und sich auf die Unterstützung von Privatunternehmungen zu beschränken. In dieser ersten Periode (1833—1845) völligen Privatbahnsystems wurden 376,87 km[2]) gebaut. Sodann begann mit dem Bau der Strecke Dresden—Bodenbach im Jahre 1845 eine Periode gemischten Systems, die allmählich zum Staatsbahnsystem hinüberleitete. Alsdann erfolgte notgedrungen der Ankauf der sächsisch-bayrischen und der Chemnitz-Risaer Bahn durch den Staat, da den betreffenden Gesellschaften die Mittel zur Vollendung des

[1]) Bemerkenswert ist, daß die Bahnen dort durch Zinsgarantien vom Staate unterstützt werden. Siehe übrigens: Heubach, Erwerb der Pfalzbahn durch den Staat, Zeitschr. d. Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Nr. 78, 1905.

[2]) Siehe Wiedemann, Die sächsischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung, Leipzig, S. 38.

Baues ausgegangen waren. Zum reinen Staatsbahnsystem konnte man sich indessen noch nicht entschließen, weil dazu die finanziellen Mittel des Staates nicht ausreichten. In dieser Zeit war daher der Grundsatz herrschend, daß der Staatsbahnbau überall da nur ergänzend einzutreten habe, wo besondere Umstände es erforderlich machten, oder Privatkapitalien nicht ausreichten. Als aber später infolge schlechter wirtschaftlicher Verhältnisse der Privatunternehmungsgeist erlahmte, blieb der Ausbau des Netzes im wesentlichen doch dem Staate überlassen. Erst seit Anfang der 60er Jahre ward wieder mehr der private Unternehmungsgeist rege, und es entstand eine große Zahl von Bahnen in Sachsen, bis die Krisis der 70er Gründerjahre, infolge zu raschen Tempos im Bau, wieder einen Stillstand herbeiführte, da die Gefahr eines finanziellen Zusammenbruchs mehrerer Gesellschaften vorlag. Um das zu verhüten, sah sich der Staat jetzt genötigt, große Bahnkomplexe anzukaufen, und vollzog damit den endgültigen Übergang zum reinen Staatsbahnsystem. In der nun folgenden Staatsbahnperiode wurde das Netz durch zahlreiche normal- und schmalspurige Sekundärbahnen derart vermehrt, daß Sachsen z. Z. eines der dichtesten Eisenbahnnetze innerhalb Deutschlands besitzt. Ende des Jahres 1905 betrug die Bahnlänge der sächsischen Staatsbahnen 2732,83 km [1]).

Der Württembergischen Regierung [2]) gebührt das Verdienst, die erste in Deutschland gewesen zu sein, die nicht nur einzelnen Projekten, sondern in umfassender Weise dem gesamten Eisenbahnwesen ihre Aufmerksamkeit zuwandte. Nachdem eine Privatgesellschaft, die „Württembergische Eisenbahngesellschaft“, der eine Reihe von Konzessionen erteilt worden waren, sich außer Stande gezeigt hatte, den ihr gestellten Anforderungen zu genügen, ging man schon i. J. 1841 zum Staatsbahnsystem für die Hauptbahnen des württembergischen Landes über. Nur die Erbauung von Zweigbahnen wurde, und auch nur unter ausdrücklicher Wahrung des Rückkaufrechts nach 25 Jahren, Privaten überlassen.

Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Württemberg zerfällt in 2 Perioden. Die erste umfaßt die Zeit von 1843—1853, in welcher nur die durch Gesetz von 1831 zur Ausführung beschlossene Hauptbahn von der badischen Grenze bei Bretten bis Friedrichshafen nebst der Zweigbahn bis Heilbronn gebaut wurde.

---

[1]) Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands f. d. Jahr 1905, Berlin 1907, Tabelle 1.

[2]) Siehe G. v. Morlok, Die kgl. württemberg. Staatseisenbahnen, Stuttgart 1890, sowie Supper, Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg. Denkschrift. Stuttgart 1895.

Die zweite Periode umfaßt die Zeit von 1857 bis zur Gegenwart. In dieser wurde die weitere Ausgestaltung des Netzes in Anlehnung an die Hauptbahn vorgenommen.

Daß der Privatbahn-Gedanke in Württemberg eigentlich niemals Fuß gefaßt hatte, geht aus einer Äußerung der Augsburger Allgemeinen Zeitung hervor, die unter dem 4. Oktober 1843 in einer Stuttgarter Korrespondenz folgenden Passus brachte:

> „Die Ärgernisse, welche die privaten Bahnunternehmungen in anderen Ländern vor den Augen von Europa durch Bestechung und Entsittlichung der Staatsgewalten und einflußreichen Klassen der Gesellschaft ausüben, die Börsenmanöver, mit welchen sie die Ersparnisse zahlloser Angehöriger aller Volksklassen in die Kassen der Geldfürsten zusammenraffen, die Ausbeutung des Verkehrs zum Vorteil der Dividenden der Aktionäre — das alles liegt heutzutage so schroff und grell vor unseren Augen, daß die Vergebung der Eisenbahnen an Privatunternehmungen täglich allgemein als einer der größten sittlichen, volkswirtschaftlichen und staatlichen Fehler erkannt wird. Möge Württemberg davor bewahrt bleiben."

In Baden zerfällt die Geschichte des Eisenbahnwesens in 3 Abschnitte. Der erste umfaßt die Zeit von 1835—1857 und begann mit dem Bau der auf Lists Anregung hin projektierten Strecke von Mannheim nach Basel. Diese Periode ist dadurch gekennzeichnet, daß das Eisenbahnnetz der Hauptsache nach den badischen Bedürfnissen angepaßt wurde. Der Bau geschah von Anfang an auf Staatskosten. Die zweite Periode umfaßt den weiteren Ausbau des Netzes, unter besonderer Berücksichtigung der Verbindungen mit den Nachbarländern und schließt mit der Fertigstellung desselben in seinen großen Zügen i. J. 1879. In der dritten Periode, die bis zur Gegenwart reicht, wurden zumeist Korrekturlinien und Lokalbahnen, und zwar ebenfalls auf Rechnung des Staates, gebaut.

In Mecklenburg-Schwerin[1]), wo die ersten Bahnen von privater Seite gebaut wurden, fand ein ganz eigentümlicher Systemwechsel statt. Merkwürdigerweise waren es in diesem, so oft mit Unrecht als rückständig bezeichneten Lande die Landesherren und nicht die Stände, die das Eisenbahnwesen in hervorragender Weise förderten. So war es z. B. der Großherzoglich Mecklenburgischen Regierung zu verdanken, daß die Verwirklichung des von List im Jahre 1835 bereits ins Auge gefaßten Bahnprojekts Berlin—Hamburg, zustande kam. Weil die Hoffnungen auf finanziellen Gewinn bei

[1]) Siehe A. v. Mayer, Geschichte und Geographie der Eisenbahnen Deutschlands, sowie Schmidt, Die Entstehung und Entwicklung des Eisenbahnwesens in Mecklenburg-Schwerin, Arch. f. Eisenbahnwesen 1894.

den bereits bestehenden Bahnen Deutschlands sich im allgemeinen nicht erfüllt hatten, zog sich das Privatkapital von dem Projekt Berlin—Hamburg zurück, und Mecklenburg übernahm nun die Hälfte der nicht unterzubringenden Aktien. Anfang der 60er Jahre begann der Landesherr aus eigenen Mitteln[1]) Bahnen zu bauen, verkaufte sie aber im Jahre 1873 aus finanziellen Gründen an eine Aktiengesellschaft[2]). In dieser Zeit entstanden die Linien 1. Hagenow—Schwerin—Rostock, 2. Schwerin—Wismar, 3. Güstrow—Bötzow. Im Jahre 1889 trat ein nochmaliger Systemwechsel ein, indem der Staat die 6 größten Bahnen käuflich erwarb. Von einem geschlossenen Staatsbahnsystem kann in beiden Großherzogtümern indessen erst seit 1893, als die letzten Privatbahnen verstaatlicht wurden, gesprochen werden.

Die Bahnen in Elsaß-Lothringen befinden sich im Besitz des Reiches und werden von einer besonderen Behörde, die dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten unterstellt ist, verwaltet.

§ 2.

Zustand des Tarifwesens bis zum 1. Mai 1907.

Es ist selbstverständlich, daß nicht nur jede Privat-, sondern auch jede Staatsbahn in Tariffragen ausschließlich ihr eigenstes Interesse im Auge hatte und unter keinen Umständen auf den geringsten Teil ihrer Tarifsouveränität verzichten wollte. Deshalb kann es nicht in Erstaunen setzen, wenn, bei dem Partikularismus der einzelnen Bundesstaaten, eine außerordentliche Buntscheckigkeit des Tarifwesens zutage trat. Verschlimmert wurde der Zustand noch sehr durch eine Reihe besonderer Vergünstigungen, die in den verschiedenen Verwaltungsgebieten zur Regel geworden waren[3]). Innerhalb desselben Verwaltungsgebietes bestanden sogar für gleiche Zwecke verschieden hohe Vergünstigungen[4]), und immer häufigere

[1]) Eine rechtliche Trennung zwischen Haus- und Staatsgut besteht in Mecklenburg nicht. Beide fallen unter den Begriff landesherrliches Eigentum.

[2]) Dieser Beschluß wurde vom Landtage am 15. Dez. 1889 genehmigt; s. Handwörterbuch der Staatswissenschaften III, S. 541.

[3]) So fuhren z. B. in Württemberg im Jahre 1904 auf Normalfahrkarten nur 10,56 % der überhaupt beförderten Personen, also 89,44 % zu sogenannten Ausnahmetarifen; s. Denkschrift d. württ. Regierung v. 23. Juni 1906 betr. die Personentarifreform, S. 17.

[4]) z. B. waren die Preise der Sonderzüge nach dem Harz anders bemessen als die nach dem Thüringer Walde, dem Riesengebirge usw.; s. Preuß. Denkschrift üb. d. Personentarifreform, 1905.

Gesuche um Preisermäßigungen für die verschiedensten Zwecke waren an der Tagesordnung.

Es bestanden bis zum 1. Mai 1907, um den Tarifzustand in seinen Grundzügen ganz kurz zu charakterisieren, bei den regelmäßigen Tarifen prinzipielle Gegensätze zwischen Nord- und Süddeutschland. Ulrich[1]) spricht ganz bezeichnend von einer Art „tarifarischer Mainlinie". Denn nördlich des Mains hatten die meisten Bahnen 4 Wagenklassen und 25 kg Freigepäck, südlich des Mains 3 Wagenklassen und kein Freigepäck. Bei den preußischen Staatsbahnen galten die Rückfahrkarten ohne Zuschlag auch für Schnellzüge, während bei den meisten nicht preußischen Bahnen ein Zuschlag dafür erhoben wurde, und endlich bestanden noch in bezug auf den Gepäcktarif erhebliche Differenzen zwischen Nord- und Süddeutschland.

Eine Mannigfaltigkeit, wie die soeben geschilderte, war — nachdem die politische Einheit des Reichs auf den Schlachtfeldern errungen war, und auch die wirtschaftliche Einheit bedeutsame Fortschritte gemacht hatte — auf die Dauer unhaltbar. Die Verschiedenartigkeit des Tarifwesens in den deutschen Ländern zu beseitigen, ohne die Interessen und die Empfindlichkeit der Einzelstaaten zu verletzen, und zugleich eine, sowohl den Interessen des Verkehrs wie der Eisenbahnverwaltung entsprechende Lösung zu finden, war daher das überaus schwierige Ziel, das für eine Tarifreform gegeben war.

§ 3.

Reformbestrebungen älteren Datums.

In Deutschland war die Reformfrage fast 40 Jahre alt geworden. Obwohl es sich im Anfang immer um recht unklare und abenteuerliche Reformgedanken gehandelt hatte, die kaum sich in die Wirklichkeit hätten übersetzen lassen, so war die Wirkung davon eine günstige, und zwar insofern, als sie auf die Notwendigkeit einer Reform überhaupt hingewiesen hatten. Das Verlangen nach Reformen, das immer wieder und immer dringender in der Öffentlichkeit laut wurde, nötigte auch die Fachkreise und Verwaltungen, sich eingehender mit der Frage zu beschäftigen.

Das ideale Ziel einer Personentarifreform für Deutschland ist die Herstellung eines einheitlichen, möglichst einfachen und billigen Tarifes für alle deutschen Eisenbahnen, welcher zugleich die Betriebskosten und eine genügende Verzinsung und Amortisation des in den Bahnen investierten Kapitals sichert. Letzteres ist

[1]) Ulrich, Personentarifreform und Zonentarif, 1892, S. 5, Berlin.

deshalb notwendig, weil dieses Anlagekapital noch nicht im entferntesten getilgt ist, und die Zinsen (Amortisationsquoten) sonst durch Steuern aufgebracht werden müßten. Eine Grenze lag also vor, die in der Billigkeit nicht überschritten werden durfte. Da nun die Bahnen in Deutschland bekanntlich nicht in einer Hand sind, sondern den einzelnen Bundesstaaten, privaten Unternehmungen oder dem Reiche gehören, so waren für jedes Bahnsystem andere Bedingungen gegeben und infolgedessen die realen Schwierigkeiten zur Erreichung eines einheitlichen Zieles außerordentlich groß. Allerdings wurden durch den fortschreitenden Verstaatlichungsprozeß schon einige Hindernisse beseitigt.

Außer diesen realen Schwierigkeiten lagen auch Streitfragen prinzipieller Art vor, die noch keineswegs als gelöst anzusehen waren. So ist z. B. die Frage, ob der Entfernungstarif, der Zonentarif oder der Staffeltarif[1]) der zweckmäßigste ist, bis heute noch nicht endgültig entschieden, obwohl Fachleute ersten Ranges, wie z. B. Launhardt wiederholt und auch mir persönlich gegenüber, sich für einen Staffeltarif mit fallender Skala ausgesprochen haben. Der Grund, weshalb man nicht allgemein zum Staffeltarif übergegangen ist, liegt wohl in den kaum überwindlichen Schwierigkeiten, die mit einem vollständigen Systemwechsel verbunden sind.

In Anbetracht der geschilderten Verschiedenartigkeit des Tarifwesens zwischen Nord- und Süddeutschland war es wahrscheinlich, daß beide Staatengruppen, jede für sich, eine Reform durchgeführt hätten, was besonders auch im Interesse der preußischen Bahnen lag. Die Verwaltungen indessen gingen von dem Standpunkte aus, daß ein derartiges Vorgehen der politischen und wirtschaftlichen Einheit des Deutschen Reichs nicht gerade günstig gewesen wäre, und daß eine wirkliche Abhilfe für die bestehenden Übelstände nur durch eine einheitliche Regelung der Personentarife innerhalb ganz Deutschlands geschaffen werden konnte. Von diesem Gedanken geleitet, machte die preußische Regierung im Jahre 1891 einen Reformvorschlag, der in der Hauptsache geeignet schien, das gewünschte Ziel erreichen zu lassen.

[1]) Das Wesen des Entfernungstarifes besteht darin, daß der Preis für eine Transportstrecke sich aus dem Produkt der Anzahl der Wegeeinheiten mit dem Einheitssatze ergibt. Der Zonentarif legt innerhalb bestimmter Entfernungszonen einen Einheitssatz zugrunde, ohne Unterschied der Entfernung innerhalb der Zone. Dieser Tarif ist gewissermaßen nur eine Abart des Portoeinheitssatzes, wie wir ihn im Briefverkehr haben. Der Staffeltarif läßt mit steigender Entfernung Ermäßigungen eintreten.

Es war dies der sogenannte Maybachsche Reformvorschlag[1] von 1891. Dieser zeigte den süddeutschen Verwaltungen gegenüber, in bezug auf die grundsätzlichen Verschiedenheiten, das weitgehendste Entgegenkommen[2] und enthielt außerdem bedeutende Systemvereinfachungen, sowie eine erhebliche Preisermäßigung[3]. Als Einheitssätze pro Kilometer sollten gelten:

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
für Personenzüge	6 Pf.	4 Pf.	2 Pf.
- Schnellzüge	7 -	5 -	3 -

Die Sondertarife (einschließlich Rückfahrkarten) sollten aufgehoben werden, mit Ausnahme der Arbeiter-, Schüler- und Zeitkarten, das Freigepäck beseitigt, die Gepäcktaxe dagegen bis auf die Hälfte ermäßigt werden.

Diese Vorschläge fanden in den meisten preußischen Bezirkseisenbahnräten, denen sie vorgelegt wurden, eine ungünstige Beurteilung, und das Ergebnis war, daß die Reform wieder „ad calendas graecas“ vertagt wurde. Hauptsächlich war es die Abschaffung der IV. Klasse, die Veranlassung zu jenem ablehnenden Gutachten gegeben hatte[4]. Die Eisenbahnräte hielten erstaunlicherweise eine einheitliche Regelung der Personentarife in ganz Deutschland — entgegen der öffentlichen Meinung — nicht für notwendig und sprachen sich gegen die von der Zentralbehörde gemachten Vorschläge mit der Begründung aus, daß man eine allgemeine Ermäßigung der Personentarife in Preußen für weit wichtiger halte als eine Vereinfachung oder Vereinheitlichung in Deutschland. Wie sich dieses Argument mit dem von den Eisenbahnräten geäußerten anderen Einwand verträgt, daß der erhebliche Rückgang der Eisenbahnrente im Jahre 1891[5] die Durchführung eines tiefgreifenden Reformplanes mindestens als ein gefährliches Experiment erscheinen lassen würde, ist schlechterdings nicht einzusehen. Denn eine Verbilligung der Tarife ist doch für

[1] Ulrich, Personentarifreform und Zonentarif, 1892, S. 5 ff.

[2] An der Besprechung des Reformplanes nahm der Ausschuß des Deutschen Handelstages teil in seiner Sitzung vom 17. April 1891. (Denkschrift vom 20. Juli 1904, S. 2.)

[3] Siehe Deutschen Reichsanzeiger vom 5. März 1891.

[4] Man hob hervor, daß sich die Bevölkerung derartig an die Vorteile der IV. Klasse gewöhnt hätte, daß sie nunmehr unter keinerlei Umständen darauf verzichten wollte. Außerdem hätte sich die Rentabilität dieser Klasse als eine hervorragende herausgestellt, und wäre eine Beseitigung nicht im finanziellen Interesse Preußens.

[5] Siehe Denkschrift des Deutschen Handelstages betr. die Reform der Personentarife vom 20. Juli 1904, S. 3.

die Gestaltung der Finanzen in der Regel mit größeren Gefahren verbunden als eine Vereinfachung. Die Frage verschwand aber trotz dieser ablehnenden Haltung der preußischen Eisenbahnräte nicht wieder von der Tagesordnung und wurde nach wie vor sowohl in den Volksvertretungen und wirtschaftlichen Körperschaften, wie auch in der Presse lebhaft erörtert. Hierdurch wurden einige Verwaltungen veranlaßt, Tarifmaßnahmen durchzuführen, die zwar an und für sich Verkehrserleichterungen bedeuteten, aber durch den Umstand, daß sie ohne Rücksicht auf die anderen deutschen Bahnverwaltungen vorgenommen wurden, eine einheitliche allgemeine Reform für späterhin erschwerten[1]).

In den Jahren 1897—98 ging ein Anstoß zu einer gemeinsamen Reform vom Deutschen Reichstag aus, der zum Etat des Reichseisenbahnamtes folgende Resolution faßte:

Den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, dahin zu wirken:

1. daß unter tunlichster Ermäßigung der Tarifsätze eine Vereinfachung des Tarifsystems für den Personenverkehr durchgeführt werde.
2. daß bei Aufhebung des Freigepäcks eine Ermäßigung und Vereinfachung des Gepäcktarifes stattfinden solle.

Infolge dieser Resolution fanden auf eine Einladung des Reichseisenbahnamtes hin in den Jahren 1898—1899 Beratungen zwischen den Vertretern der Regierungen der Einzelstaaten statt, wobei jedoch kein Einvernehmen erzielt wurde, da man sich weder über die Zahl der Wagenklassen noch über die Höhe der Fahrpreise einigen konnte.

Preußen hatte erklärt, daß es auf die IV. Klasse nicht verzichten könne und wolle, und die süddeutschen Staaten lehnten ihrerseits die Annahme einer solchen Klasse ab. Auf diesen abermals mißglückten Einigungsversuch folgten von seiten der einzelnen Verwaltungen neue Verordnungen, die auf eine weitere Vereinfachung des Tarifwesens innerhalb der Einzelstaaten gerichtet waren, aber naturgemäß eine eventuelle spätere Vereinheitlichung erschwerten.

---

[1]) So führte Württemberg im Dezember 1893 die Landeskarte, Baden im Jahre 1894 die bekannten Kilometerhefte ein. Landeskarten waren Fahrtausweise, die zur beliebigen Befahrung sämtlicher Strecken der Württembergischen Staatsbahnen innerhalb eines Zeitraumes von 15 Tagen berechtigten. Sie kosteten für die I. Klasse M 45.—, für die II. Klasse M 30.—, für die III. Klasse M 20.— und lauteten auf den Inhaber.

Gegen Ende des Jahres 1901[1]) fanden auf Anregung der württembergischen Regierung Verhandlungen unter den süddeutschen Staaten statt, die zu einer Einigung unter sich führen sollten. Es geschah dies mit Rücksicht auf die Veränderungen, welche die Verlängerung der Dauer der Rückfahrkarte auf 45 Tage in Preußen und Hessen in die süddeutschen Verhältnisse gebracht hatte. Da diese Maßnahme die süddeutschen Staaten zwang, sich gegen ihren Willen anzuschließen, so erschien ihnen ein Einverständnis unter sich mit Rücksicht auf das preußische Übergewicht und etwaige spätere Zwangsbeeinflussungen ratsam. Daß an Tarifermäßigungen größeren Stiles in Anbetracht der ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse nicht gedacht werden konnte, lag von vornherein auf der Hand. Als Ergebnis der Verhandlungen kam u. a. die Bestimmung heraus, daß bei einer Anzahl von Schnellzügen, die mehr dem Lokalverkehr dienten, die Schnellzugszuschläge fallen sollten[2]).

Im Jahre 1903 ging noch von Sachsen eine indirekte Anregung zu einer Personentarifreform aus. Es geschah dies in der Weise, daß die dortige Verwaltung den Vorschlag machte, für sich eine Reform durchzuführen, indessen aber gleichzeitig an die übrigen Bundesstaaten die Bitte um ebenmäßiges Vorgehen ihrerseits ergehen ließ. Die diesbezüglichen Schritte wurden aber wieder rückgängig gemacht, als man erfahren hatte, daß in Preußen die Frage bereits zum Gegenstand von Verhandlungen gemacht werden sollte. Auf diese Bestrebungen und auf die württembergischen soll in den entsprechenden Abschnitten näher eingegangen werden.

§ 4.

Die Reformbestrebungen neueren Datums in Preußen.

In den Jahren nach 1891 waren wiederholt von den preußischen Ministern der öffentlichen Arbeiten Andeutungen erfolgt, die erkennen ließen, daß eine Reform der Personentarife nach wie vor von der Verwaltung erstrebt werde. Am 25. Februar 1899[3]) bezeichnete der Minister von Thielen die Durchführung der Vereinfachung der Personentarife ohne wesentliche Ermäßigung als die große Preisaufgabe,

[1]) Siehe Denkschrift der württembergischen Regierung über die Personentarifreform vom 23. Juni 1906.

[2]) Derartige Schnellzüge führten in Süddeutschland schon damals die Bezeichnung Eilzüge.

[3]) Siehe Stenographische Berichte des Reichstages vom 25. Februar 1899.

an der zurzeit unter dem Vorsitze des Reichseisenbahnamtes sämtliche Bundesstaaten mit eigenen Staatsbahnen ihre Kunst versuchten. In einer, ein Jahr später von ihm gehaltenen Rede[1]) am 15. Februar 1900 hieß es, daß der Rabatt auf Rückfahrkarten und Fahrscheinhefte abgeschafft werden solle; dagegen könne die Bequemlichkeit, die in beiden Einrichtungen liege, ohne Bedenken beibehalten werden.

Minister von Budde sprach dann am 24. Februar 1903 im Abgeordnetenhause[2]) sich dafür aus, daß eine Personentarifreform nach seiten einer Vereinfachung nach Möglichkeit herbeigeführt werden müsse; lasse sich dieses Ziel ohne großen Ausfall in den Staatsfinanzen erreichen, so seien er und der Finanzminister gern bereit, diesen Weg zu beschreiten; die 4. Klasse aber habe sich als ein dringendes Bedürfnis herausgestellt und sei beizubehalten. Ein zweifelloses Bedürfnis dagegen liege für eine Reform des Gepäckverkehrs vor; doch könne dies nur in Gemeinschaft mit der Personentarifreform herbeigeführt werden; mit den benachbarten Staatsbahnverwaltungen müsse man suchen Verbindungen anzuknüpfen, um zu einheitlichen Zuständen zu gelangen.

Am 24. Februar 1904 betonte derselbe Minister im Reichstag[3]), daß er einer Personenverkehrsreform durchaus wohlwollend gegenüberstehe, wenn er auch noch nicht sagen könne, wann es möglich sein werde, diese zu verwirklichen. Die Wagen der 4. Klasse, die er in den aus Preußen kommenden Zügen in Elsaß-Lothringen habe weiterlaufen und benutzen lassen, hätten dort in weiten Kreisen freudige Aufnahme gefunden. Die Kilometerhefte in Baden seien seiner Meinung nach kein Fortschritt, sondern ein Rückschritt im Betriebe.

Veranlassung zu tatkräftigerem Vorgehen der preußischen Regierung in den bundesstaatlichen Verhandlungen gab der deutsche Handelstag, die offizielle Vertretung der Handelskammern Deutschlands[4]). Er ließ eine Denkschrift ausarbeiten, in der als Ziele einer als notwendig erkannten Reform im wesentlichen der Einheitstarif für das ganze Reich und die Vereinfachung des Tarifwesens bezeichnet wurden, dagegen eine allgemeine Verbilligung der Tarif-

[1]) Siehe Stenographischen Bericht des Reichstages vom 25. Februar 1899.

[2]) Siehe Stenographischen Bericht des Abgeordnetenhauses vom 15. Februar 1900.

[3]) Siehe Stenographischen Bericht des Reichstages vom 24. Februar 1904.

[4]) Siehe Denkschrift des Deutschen Handelstages über eine Reform der Personentarife vom Jahre 1904 sowie die Äußerungen der Ältesten der Berliner Kaufmannschaft und der Handelskammer zur Personentarifreform in der Sitzung vom 6. Januar 1906, Nr. 3.

sätze für nicht notwendig erachtet wurde. Diese Denkschrift wurde am 20. Juli 1904 dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten in seiner Eigenschaft als Leiter des größten Eisenbahnnetzes Deutschlands vorgelegt. Sie tat dabei auch der seinerzeit gescheiterten Maybachschen Bestrebungen Erwähnung, mit denen sich der Handelstag in seiner Sitzung vom 17. April 1891 sehr eingehend befaßt hatte, und zog das damals von seinem Ausschuß abgegebene Gutachten heran. Dieses lautete:

„Der Handelstag hält die Vereinfachung und Ermäßigung der Personentarife für erwünscht, letzteres namentlich für die 3. Klasse, glaubt aber, daß von der Aufhebung der 4. Klasse abgesehen werden sollte, und zwar um so mehr, als durch eine Ermäßigung der Tarife nach seiner Auffassung eine Vermehrung des Verkehrs und daher kein erheblicher Einnahmeausfall zu erwarten sein wird, so daß eine Reform der Personentarife derjenigen der Gütertarife nicht präjudizieren würde."

Eine Reform auf dem Gebiete der Gütertarife hielt der Handelstag, wie aus der Denkschrift hervorgeht, für weit wichtiger für die Entwicklung des wirtschaftlichen Lebens als die Reform der Personentarife. Sodann hob die Denkschrift hervor, daß die Staatseisenbahnen im Laufe der Jahre zu einer ergiebigen Finanzquelle für den allgemeinen Staatshaushalt geworden wären. Dabei wurde aber auch der Befürchtung Ausdruck gegeben, daß, wenn es zur Gewohnheit würde, die Eisenbahnen als Finanzquelle zu betrachten, hieraus eventuell ernste Folgen für die Staatsfinanzen sich ergeben könnten.

Für den Kernpunkt der Personentariffrage hielt die Denkschrift, ob der Personenverkehr an dem Überschuß der Staatsbahnen in beachtenswertem Maße beteiligt ist oder nicht. Da aber nach Ansicht der meisten Sachverständigen dies nicht der Fall war, so sei die Forderung einer Verbilligung nicht gerechtfertigt. Aus diesen Erwägungen heraus schlug der Handelstag folgende Einheitssätze der Tarifierung vor:

I. Kl. 6 Pf., II. Kl. 4,5 Pf., III. Kl. 3 Pf. und IV. Kl. 2 Pf.

Eine Beseitigung der Rückfahrkarten wurde aus verschiedenen Gründen[1]) für zweckmäßig gehalten. Die kilometrischen Schnellzugszuschläge glaubte der Handelstag widerraten zu müssen, denn der eigentliche Zweck dieser Zuschläge, eine Entlastung des Fernverkehrs herbeizuführen, werde erfahrungsmäßig nicht erreicht. In Preußen und Hessen nämlich, wo doch keine Zuschläge bei den zumeist benutzten Rückfahrkarten bestanden hätten, sei dennoch eine

[1]) Siehe II. Abschnitt § 2.

Mehrbelastung des Fernverkehrs im Vergleich zu den anderen Staaten nachweislich nicht eingetreten.

In bezug auf den Gepäcktarif wurde im Hinblick auf die etwas sonderbar klingende Tatsache, daß das Gewicht einer Person fast ebenso teuer bezahlt werden sollte als das Gepäck, der Tarif für zu hoch erklärt und eine Ermäßigung befürwortet. Und was schließlich die 4. Klasse anlangte, so behielt man den bei den Verhandlungen von 1898/99 zum Ausdruck gebrachten Standpunkt der Beibehaltung bei. Seine Ansichten präzisierte der Handelstag zu folgenden Forderungen: Feststellung der Preise für einfache Fahrkarten auf die Hälfte der jetzt in Preußen für gewöhnliche Rückfahrkarten gültigen Preise, — unbeschadet der bestehenden besonderen Vergünstigungen für den Nah- und Vorortverkehr. — Beseitigung der Zuschläge für die Benutzung der Schnellzüge[1]), erhebliche Ermäßigung der Gepäckfracht unter Beseitigung des Freigepäcks und Beibehaltung der IV. Klassen.

In gleicher Richtung äußerten sich in besonderen Eingaben an die Königl. Staatsregierung die Handelskammern von Berlin, Mainz, Crefeld; Siegen und Straßburg.

Am 16. Mai 1905[2]) gelangte dann die Tarifreform im preußischen Abgeordnetenhause zur Besprechung, und man beschloß, die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, eine Reform der Personentarife ohne wesentliche finanzielle Ermäßigung in die Wege zu leiten. Dieser Beschluß der Abgeordnetenkammer vom 16. Mai 1905, der sich eng an die Grundsätze der Denkschrift des Handelstages anlehnte, sollte die Richtschnur bilden für das Verhalten der Königlichen Staatsregierung, zunächst für Preußen.

Gelegentlich der ersten Beratung des Eisenbahnetats wurde dann die Reformfrage im Abgeordnetenhause[3]) aufs neue Gegenstand lebhafter Erörterungen. Auch in der Budgetkommission[4]) wurde der Gegenstand behandelt, und es herrschte allseitiges Einvernehmen darüber, daß es sich bei der Reform in der Hauptsache um eine Vereinfachung und Vereinheitlichung, nicht aber um eine Verbilligung handeln sollte. In der Plenarberatung drehten sich die

[1]) Gemeint sind hiermit, wie aus der Denkschrift hervorgeht, die kilometrischen Zuschläge. Siehe S. 8 der Denkschrift des Deutschen Handelstages vom 20. Juli 1904.

[2]) Siehe Stenographischen Bericht des Abgeordnetenhauses vom 16. Mai 1905.

[3]) Siehe Stenographische Berichte des Abgeordnetenhauses vom 13. bis 15. Januar 1906.

[4]) Siehe Bericht der Budgetkommission vom 12. Januar 1906.

Debatten hauptsächlich um die Fragen, ob und in welcher Höhe Einnahmeausfälle infolge der Erniedrigung der kilometrischen Einheitssätze zu erwarten wären, und auf welche Weise für diese eventueller Ersatz im Staatshaushaltsetat geschaffen werden könnte. Nach Schätzung der Regierung war ein Ausfall von ca. 15½ Millionen zu erwarten. Zur Kritik dieser Zahlen wurde im Abgeordnetenhause mit Recht darauf hingewiesen, daß es unrichtig sei, die Berechnungen auf Grund der bestehenden Frequenzen anzustellen, denn es sei doch wahrscheinlich, daß der Verkehr sich steigern und die Verkehrssteigerung den Ausfall decken würde. Von den Vertretern der Regierung wurde dagegen an einen Ausspruch des verstorbenen Ministers von Miquel erinnert, der lautete: „Es ist ein Köhlerglaube, daß jede Preisermäßigung durch Verkehrsteigerung gedeckt werden könne." Man wies daher darauf hin, daß das Gesetz, der Verkehr steige mit dem Sinken der Tarife, nur bedingte Gültigkeit habe, da folgende Bedingungen erfüllt sein müßten:

1. müßte die Ermäßigung der Tarife eine sehr erhebliche sein, und

2. müßte der Verkehr überhaupt noch wesentliche Entwicklungsfähigkeit besitzen.

Schließlich sei aber noch zu beachten, daß, wenn wirklich infolge der Tarifermäßigung eine Verkehrssteigerung eintrete, doch auch dadurch wieder Mehrausgaben für Vermehrung des Materials an Wagen und Maschinen veranlaßt würden.

Die Mittel, welche die Regierung zur Deckung des zu erwartenden Defizits in Vorschlag brachte: 1. Schnellzugszuschläge, 2. Erhöhung des Satzes für die I. Klasse und 3. die Preisgabe des Freigepäcks, wurden im großen und ganzen gutgeheißen, abgesehen von den Schnellzugszuschlägen[1]), gegen die im Abgeordnetenhause gewichtige Bedenken laut wurden.

Am 1. Juli 1906[2]) gab die Interpellation „Freiherr von Zedlitz-Neukirch, Friedberg" dem Minister noch einmal Veranlassung, sich über den damaligen Stand der Verhandlungen zu äußern. Die Interpellation wurde von den Antragstellern damit begründet, daß Mitteilungen über die von den Verwaltungen gepflogenen Verhandlungen in die Öffentlichkeit gelangt seien, die geeignet wären, in der Bevölkerung Beunruhigung hervorzurufen. Der Minister führte in Erwiderung hierauf aus, indem er sich auf die Denkschrift des

[1]) Siehe II. Abschnitt § 6.

[2]) Siehe Stenographische Berichte des Reichstages vom 1. Juli 1906.

Handelstages, die er als Richtschnur der geplanten Reform bezeichnete, berief, daß bei den Verhandlungen den süddeutschen Staaten besondere Zugeständnisse von seiten Preußens mit Rücksicht auf ihre finanzielle Lage gemacht werden mußten, um überhaupt zu einer Einigung mit ihnen zu gelangen. So sei z. B. die Preisgabe des Freigepäcks in Norddeutschland ein solches Zugeständnis an die süddeutschen Staaten gewesen. Denn unter der Voraussetzung eines einheitlichen Gepäcktarifes könnte man den süddeutschen Staaten nicht noch zumuten, die Beförderung von 25 kg Gepäck unentgeltlich zu übernehmen. Der Minister schloß seine Ausführungen, indem er hervorhob, daß der Gesichtspunkt, von dem er sich bei der Reform habe leiten lassen, hauptsächlich der nationale gewesen sei.

Die kurz darauf im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ausgearbeitete Denkschrift[1]) gab in klarer, knapper Form ein Bild von den geschichtlichen Vorgängen und den gegebenen Voraussetzungen, auf denen ein einheitlicher Personen- und Gepäcktarif aufgebaut werden sollte. Sie ging auf die gemachten Vorschläge näher ein und hob in der Begründung alle diejenigen Gesichtspunkte hervor, die beim Aufbau der neuen Tarifierung zu beachten waren. Besonders betonte sie, daß es sich bei den Beratungen darum gehandelt hätte, bestehende Gegensätze so gut als möglich auszugleichen. Bei den letzten Verhandlungen wäre es zum ersten Male gelungen, diesen Ausgleich auf dem Wege gegenseitiger Zugeständnisse herbeizuführen. Norddeutschland würde einerseits auf das Freigepäck verzichten, andererseits beabsichtigte Süddeutschland, außer Bayern und Baden, die IV. Klasse einzuführen und den Gepäcktarif zu ermäßigen.. Allseitig wäre man bereit, die kilometrischen Schnellzugszuschläge zu beseitigen.

Das Defizit, das sich infolge Herabsetzung der Einheitssätze voraussichtlich ergeben würde, schätzte diese Denkschrift auf $15^1/_2$ Millionen Mark[2]). Da nach Ansicht der Königlichen Staatsregierung die Notwendigkeit vorlag, einen Ersatz dafür vorzusehen, so schlug man vor, zur Deckung des Defizits die Beseitigung des Freigepäcks, die Einführung der zonenmäßig abgestuften Schnellzugszuschläge sowie die Erhöhung des Satzes für die I. Klasse zu benutzen. Den rechnungsmäßigen Mindereinnahmen von 15 686 715 M stellte die Denkschrift dementsprechend voraussichtliche

[1]) Denkschrift des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten betr. Reform der Personentarife II. C. b. 1556, 1905.

[2]) Diese Berechnungen geschahen ohne Berücksichtigung der Reichsfahrkartensteuer. Siehe S. 24—25 der Denkschrift.

Mehreinnahmen von 1 163 687 M (aus der I. Klasse), 6 110 097 M (aus den Schnellzugsgebühren) und 7 070 559 M (aus den Gepäckeinnahmen) gegenüber[1]). Die Denkschrift schloß mit den Worten:

„Vor allem gilt es bei der Beurteilung dieses Reformvorschlages, die großen nationalen Gesichtspunkte im Auge zu behalten. Die einheitliche Gestaltung der Personen- und Gepäcktarife ist eine fast seit zwei Jahrzehnten unablässig gestellte Forderung. Die Erörterungen in der Presse haben niemals aufgehört, aber bisher war man zu keinem Ergebnis gelangt. Zweimal haben die Regierungen die Lösung der Frage versucht, es war ihnen aber nicht gelungen, die bestehenden Gegensätze auszugleichen. Nunmehr ist ein erster Schritt in dieser Richtung getan. Die Vertreter aller beteiligten Regierungen sind sich weitgehend entgegengekommen und haben sich bereit erklärt, zum Wohle des Ganzen auf liebgewordene Einrichtungen in ihrem Bahnwesen zu verzichten, und sie haben endlich auch einen Weg gefunden, der bei streng sachlicher Beurteilung der Lage gangbar erscheint."

Am 12. Januar 1907[2]) wurde bei der ersten Lesung des Eisenbahnetats von seiten der nationalliberalen Fraktion noch zur Sprache gebracht, daß es als ein Mangel an Rücksicht dem Hause gegenüber empfunden würde, wenn die Angelegenheit der Tarifreform nicht nochmals zur Erörterung gestellt würde. Der Tarif habe seinerzeit bei der Interpellation Zedlitz-Neukirch keineswegs die allgemeine Billigung gefunden. Durch den Hinzutritt der Fahrkartensteuer sei außerdem die Lage wesentlich verschlechtert, und der Minister hätte demnach, so wurde mit Recht behauptet, die geplante Reform nochmals vor das Haus bringen müssen. Eine hierauf erteilte Antwort des Ministers Breitenbach enthielt, außer einer Erklärung für sein Vorgehen, die wichtige Ankündigung, daß mit Rücksicht auf die inzwischen eingetretene Lage der Verhältnisse eine Verbilligung des vorgeschlagenen Gepäcktarifes in Aussicht genommen wäre. Wegen einer Herabsetzung des Satzes für die bisher freie untere Gewichtsstufe seien mit den übrigen Verwaltungen Verhandlungen angeknüpft[3]).

Das waren in Kürze die über die Tarifreform gepflogenen Verhandlungen, soweit sie sich in der breiten Öffentlichkeit, im Handelstag, Reichstag und Abgeordnetenhaus abgespielt haben. Die weitere Ausarbeitung war nunmehr Sache der Verwaltung!

[1]) Inwiefern diese Schätzungen das Richtige treffen, soll später erörtert werden.

[2]) Siehe Stenographische Berichte des preußischen Abgeordnetenhauses vom 12.—14. Januar 1907.

[3]) Siehe II. Abschnitt § 8.

§ 5.

Reformbestrebungen neueren Datums in Sachsen.

Nachdem zahlreiche Versuche, die Verschiedenartigkeit im deutschen Personentarif zu beseitigen, gescheitert waren, sahen sich die sächsischen Kammern in den Jahren 1901/02 veranlaßt, da die Überschüsse der Staatsbahnen sich um ein Erhebliches vermindert hatten, über Mittel zur Besserung des Zustandes zu beraten. Einmal bei den Schlußberatungen über den Eisenbahnetat der Jahre 1901/02 in beiden Kammern, besonders eingehend aber in der zweiten Kammer wurde die Reformfrage behandelt. Damals wurde trotz aller Einsicht, daß es entschieden besser wäre, wenn die Lösung der so schwierigen Aufgabe für alle deutschen Bahnen einheitlich erfolgte, und in der ferneren Erwägung, daß alle bisherigen Verhandlungen nicht einmal zum Schimmer einer Hoffnung auf Verwirklichung des Zieles geführt hätten, beschlossen, selbständig vorzugehen, ohne Rücksicht auf die übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen. Man hegte indessen dabei die stille Hoffnung, daß vielleicht ein energischer Schritt in dieser Richtung den Stein ins Rollen bringen und auf diese Weise bahnbrechend wirken würde. Die Regierungen der deutschen Bundesstaaten wurden von dem Vorhaben der sächsischen Verwaltung in Kenntnis gesetzt mit der Bitte um ähnliches Vorgehen ihrerseits. Sehr deutlich wurde dabei indessen zu verstehen gegeben, daß die Königlich sächsische Regierung ihre Entschlüsse keineswegs von dem Beitritt der übrigen Verwaltungen abhängig machen würde. Dagegen sollte alles, was eine etwaige spätere Einigung hindern oder wesentlich erschweren konnte, sorgfältig vermieden werden.

Eine Denkschrift, in welcher die von der Regierung vorgeschlagenen Reformen dargelegt und ausführlich begründet wurden, ging dem Landeseisenbahnrat[1]) zu und wurde in den Sitzungen vom 4. und 5. Februar 1903 einer eingehenden Beratung unterzogen. Es handelte sich um

1. die Beseitigung der Rückfahrkarten mit Preisermäßigung[2]);
2. eine Regelung der kilometrischen Einheitssätze in dem Sinne, daß für Hin- und Herfahrt in der II. und III. Klasse keine wesentlichen Verteuerungen eintreten sollten[3]);

[1]) Siehe Abschnitt II, Kapitel „Rückfahrkarten".

[2]) Siehe Protokolle d. sächs. Eisenbahnrates v. 4. u. 5. II. 03.

[3]) Die Sätze sollten betragen in Personenzügen: I. Kl. 6 Pf.; II. Kl. 4,5 Pf.; III. Kl. 3 Pf.; IV. Kl. 2 Pf. In Schnellzügen: I. Kl. 8 Pf.; II. Kl. 5,5 Pf.; III. Kl. 4 Pf.

3. Beibehaltung des Preis-Unterschiedes für Fahrkarten auf Personen- und Schnellzügen;
4. eine Beseitung des Freigepäcks, die allerdings mit Rücksicht auf die anderen Staaten vorläufig aufgeschoben werden sollte;
5. eine Beseitigung derjenigen Ausnahmetarife, die im volkswirtschaftlichen Interesse nicht durchaus notwendig erschienen.

Der Plan unterschied sich offenbar von dem am 1. Mai 1907 zur Durchführung gelangten preußischen Reformprojekt nicht sehr wesentlich. Die von der sächsischen Verwaltung in Aussicht genommenen kilometrischen Einheitssätze waren sogar die gleichen wie die preußischen. Dagegen war eine Ermäßigung des bestehenden Gepäcktarifs für Stücke über 25 kg Gewicht zwar in Aussicht genommen, indessen über die Höhe derselben nichts gesagt, um eine spätere, für ganz Deutschland gemeinsame Durchführung der Reform nicht zu erschweren. In bezug auf die Art der Schnellzugszuschläge bestand allerdings zwischen dem sächsischen Vorschlag von 1902 und der inzwischen zur Durchführung gelangten Reform insofern ein Unterschied, als die sächsische Verwaltung nicht von ihrem bisherigen kilometrischen Entfernungssystem abzuweichen gewillt war, während der eingeführte Schnellzugstarif das Zonensystem zur Grundlage hat.

Die Denkschrift[1]) stellte auf Grund der bisherigen Frequenzen Berechnungen über die wahrscheinlichen finanziellen Wirkungen ihres Reformvorschlages an und schätzte die Mindereinnahme bei den einfachen Fahrkarten gegenüber dem Ertrage von 1901 auf M 1 375 611, die Mehreinnahme, aus der Beseitigung der Rückfahrkarte herrührend, auf M 2 796 865. Danach ließe sich eine rechnerische Mehreinnahme von 1 420 000 M erwarten[2]).

Inwieweit es gerechtfertigt war, die Berechnungen auf Grund der bestehenden Verkehrsverhältnisse vorzunehmen, soll an anderer Stelle eingehend untersucht werden[3]), da dies für alle Staaten die gleiche Bedeutung hat und deshalb im allgemeinen Teil der Arbeit behandelt werden soll. Soviel aber war für Sachsen sicher, daß eine vollständige Deckung der Selbstkosten des Personenverkehrs durch die Reform trotz alledem nicht erreicht werden konnte.

[1]) Denkschrift über eine Reform der Personentarife der sächsischen Staatseisenbahn vom Jahre 1903.

[2]) Siehe Anlage E der sächsischen Denkschrift vom Jahre 1903.

[3]) Siehe Abschnitt II, § 4.

Im sächsischen Landeseisenbahnrat[1]), wo Geh. Finanzrat v. Seidewitz die Vorschläge am 4. und 5. Februar 1903 in längeren Ausführungen befürwortete, kamen die Gegensätze der verschiedenen Interessengruppen in der Frage zum lebhaften Ausdruck. Während von vielen Seiten auf die Gefahr hingewiesen wurde, ganz ohne Rücksicht auf das benachbarte Preußen vorzugehen, und auch Bedenken geäußert wurden wegen der geplanten Verteuerung der Rückfahrten, betonten besonders die landwirtschaftlichen Mitglieder des Eisenbahnrats, daß es unbedingt erforderlich sei, durch die Reform eine günstigere Gestaltung der Finanzen zu erzielen. Das sei Pflicht der Regierung wie der Volksvertretung!

Bei der Abstimmung über die einzelnen Teile des Reformvorschlags wurde, abgesehen von der Regelung des Gepäcktarifs (Beseitigung des Freigepäcks), völliges Einvernehmen erzielt.

Am 6. Mai 1903[2]) fand dann aber im Eisenbahnrat eine nochmalige Beratung statt, die ihren Anlaß in einer Änderung der Lage der Verhältnisse hatte. Es waren nämlich Umstände eingetreten, die geeignet waren, eine Änderung in der Beurteilung der Frage herbeizuführen, ob ein selbständiges Vorgehen Sachsens opportun wäre.

Am 24. Februar 1903[3]) hatte der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten v. Budde gesagt, er würde eine rein preußische Reform für keine Reform halten, es müßte unbedingt ganze Arbeit gemacht werden und für das Reich eine einheitliche Reform geschaffen werden. Er müßte sich also dieserhalb erst mit den anderen Regierungen in Verbindung setzen, ehe er an Reformen in Preußen herantrete. Im Reichstage[4]) hatte der Minister dann im wesentlichen das am 24. Februar Gesagte wiederholt.

Die früheren Voraussetzungen, von denen die sächsische Regierung bei der Inangriffnahme einer selbständigen Neuordnung für Sachsen ausgegangen war, lagen daher jetzt nicht mehr vor, und in der sächsischen Regierung war man der Ansicht, daß es nunmehr angebracht wäre, den aufgenommenen Reformplan nicht weiter zu verfolgen. Zu erwägen blieb jedoch, ob nicht im Interesse der

[1]) Siehe Protokoll der Sitzung des sächsischen Eisenbahnrates vom 4. und 5. Februar 1903.

[2]) Siehe Protokoll der Sitzungen des sächsischen Eisenbahnrates vom 6. V. 1903.

[3]) Siehe Stenographische Berichte des preußischen Abgeordnetenhauses vom 24. Febr. 1903.

[4]) Siehe Stenograph. Berichte, Sitzung v. 4. März 1903.

Finanzen des Landes wenigstens ein Teil des Programms zur Ausführung kommen sollte. Dies durfte vielleicht als provisorische Maßregel gelten zu dem Zweck, die Einnahmen aus dem Personenverkehr wenigstens etwas zu erhöhen.

In einer am 6. Mai 1903[1]) abgehaltenen Sitzung wurden die umgearbeiteten Vorschläge dem Eisenbahnrat vorgelegt und zur wohlwollenden Berücksichtigung unterbreitet. Nach eingehender Durchberatung wurde vom Eisenbahnrat folgende Resolution gefaßt:

„1. Der Eisenbahnrat ist damit einverstanden, daß von der Weiterverfolgung des Reformplanes Abstand genommen wird.

2. Der Eisenbahnrat ist damit einverstanden, daß der Preis für die Rückfahrkarten um 6 ¼ % erhöht[2]) wird."

Nachdem am 29.—30. März 1906 in der sächsischen II. Kammer eine Einigung in gleichem Sinne erzielt war, wurde am 8. Februar 1907 von seiten der Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen eine Verfügung im Amtsblatt vom 8. Februar 1907 erlassen, die eine endgültige Regelung der Tarife für den 1. Mai 1907 aufstellte. Diese lautete:

„Mit dem 1. Mai fallen im allgemeinen weg: gewöhnliche Rückfahrkarten, feste Rundreisekarten, Arbeiter-Monatskarten, Arbeiter-Rückfahrkarten und Sonntagsfahrkarten. Die Preisermäßigung für gemeinschaftliche Reisen größerer Gesellschaften wird aufgehoben. Die Preise der einfachen Fahrkarten I. bis III. Klasse werden ermäßigt . . . . (folgen nun die bereits bekannten Einheitssätze und Schnellzugszuschläge).

Gewisse schnellfahrende Züge werden im Fahrplan als „Eilzüge" bezeichnet; für die Benutzung dieser Züge wird kein Zuschlag erhoben. Der Preis der Fahrkarten „für alle Züge" (Schnellzüge) wird durch Zusammenzählen des Fahrpreises für Eil- oder Personenzüge (einschließlich Fahrkartenstempel) und des der Entfernung und Klasse entsprechenden festen Schnellzugszuschlags gebildet (der Schnellzugszuschlag ist stempelfrei). Die seitherige Platzkartengebühr fällt weg. Auf den bayrischen und badischen Staatsbahnen wird bei der III. Klasse zwischen der Beförderung in Schnell- und Eilzügen und in Personenzügen unterschieden; für die Beförderung in Schnellzügen gilt die Klassenbezeichnung IIIa und der Satz von 3 Pf., in Personenzügen die Klassenbezeichnung IIIb und der Satz von 2 Pf.

An Stelle der früheren kilometrischen Gepäcktarife für je 10 kg tritt ein nach Entfernungszonen und Gewichtsstufen ge-

[1]) Siehe Protokoll der Sitzung d. sächs. Eisenbahnrates vom 6. Mai 1903.

[2]) Die Preise der Rückfahrkarten waren damit erhöht auf:

	I.	II.	III.
in Personenzügen	5,67	4,25	2,84
in Schnellzügen	6,67	5,25	3,84

bildeter Gepäcktarif ohne Gewährung von Freigepäck. Näheres hierüber wird noch bekannt gegeben.

Die vorhandenen Fahrkarten zu Personenzügen I.—III. Kl. werden durch neue Fahrkarten ersetzt (also auch dann, wenn keine Preisänderung eintritt), die vorhandenen Fahrkarten IV. Kl. (einschließlich der Arbeiterfahrkarten), die Militär- und Hundekarten aber nur insoweit, als eine Änderung im Preise, in den Bestimmungsstationen oder in der Wegvorschrift eintritt; bezüglich der letzteren Fahrkarten ist deshalb die neue Tariftafel sofort mit der jetzt gültigen Tariftafel genau zu vergleichen.

Sowie jetzt die Tarifsätze des gewöhnlichen Verkehrs wahlweise für mehrere Bahnwege gelten, enthalten die neuen Tariftafeln zwar die neuen Bestimmungsstationen, aber keine Preise; letztere werden nebst den Preisen der Schnellzugskarten später bekannt gegeben. Eine wahlweise Streckengültigkeit wird in der Hauptsache nur insoweit vorgesehen, als sie jetzt schon für einfache Fahrkarten besteht. Die mit den Rückfahrkarten verbundene weitergehende Streckengültigkeit fällt weg, ohne daß für jeden der in die Rückfahrkarten einbezogenen Wege Fahrkarten eingelegt werden.

Rückfahrkarten mit Preisermäßigung werden im allgemeinen nicht mehr ausgegeben, dagegen kann bei Antritt der Reise eine zweite Fahrkarte gelöst werden, die zur Fahrt in umgekehrter Richtung (also von der Zielstation nach der Ausgabestation) gilt und durch den Stempelaufdruck „Rückf." gekennzeichnet wird. Die gleichzeitige Lösung einer Fahrkarte zur Rückfahrt ist in diesem Falle übrigens nicht erforderlich. Auch können die Karten zur Rückfahrt von einer anderen Station, für eine andere Klasse, für eine andere Zuggattung, über einen andern Weg oder in größerer Anzahl gelöst werden, als zur Hinfahrt. Mit Rücksicht hierauf ist der Bedarf an einfachen Fahrkarten reichlicher als seither zu bemessen.

Die als zur Rückreise gültig gekennzeichneten Fahrkarten berechtigen wie die Fahrkarten des gewöhnlichen Verkehrs überhaupt zum Antritt der Reise außer am Tage der Abstempelung nur noch an dem folgenden Tage, so daß auf große Entfernungen von dieser Einrichtung in der Regel kein Gebrauch gemacht werden kann.

Wegen der Umwegkarten wird noch besondere Anweisung in Aussicht gestellt."

§ 6.

Reformbestrebungen neueren Datums in Bayern.

In Bayern war in der ersten Hälfte des Jahres 1900 die Personentariffrage auf Veranlassung der württembergischen Regierung zum Gegenstand von Verhandlungen gemacht worden. Damals handelte es sich um eine Einigung der süddeutschen Staaten unter sich, weil das Bestehen der IV. Klasse in Norddeutschland zum

Hindernis einer vollständigen Einheitlichkeit zwischen Norden und Süden geworden war. Die Einigung der süddeutschen Staaten wurde aber nicht erzielt und kam auch später nicht zustande. Als der Gedanke einer allgemeinen deutschen Personentarif-Reform nun abermals an Bayern herantrat, war von Anfang an klar, daß man sich unmöglich grundsätzlich ablehnend verhalten konnte. Denn schon die Beseitigung der Rückfahrkarten, worüber in Preußen, Hessen und ebenfalls in den andern deutschen Verwaltungsgebieten seit geraumer Zeit ein Einverständnis erzielt war, nötigte Bayern mit Rücksicht auf seinen großen Durchgangs- und Wechselverkehr zu einem gemeinschaftlichen Vorgehen.

Gegen die preußischen Reformvorschläge wurden im bayrischen Eisenbahnrat[1]) in der 56. Sitzung vom 13. Juli 1905 in erster Linie Bedenken gegen die Einführung der IV. Klasse geltend gemacht. Diese Bedenken waren einmal sozialer, dann aber auch betriebstechnischer Natur. In sozialer Hinsicht hob man besonders hervor, daß in ganz Süddeutschland eine große Abneigung gegen das in Preußen bestehende System herrsche. Es widerspräche den allgemein herrschenden Anschauungen der Bevölkerung, im Hinblick auf den erstrebten Ausgleich gesellschaftlicher Gegensätze, eine weitere Differenzierung nach Klassen vorzunehmen. Außerdem erblickte man in der Einrichtung, Menschen stehend eine Reise ausführen zu lassen, eine unwürdige Behandlung. Demgegenüber muß aber konstatiert werden, daß doch in Hessen, wo mit dem Zustandekommen der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft die IV. Klasse neu zur Einführung gelangte, diese Einrichtung sich wegen der vielen Annehmlichkeiten, die sie bot, überraschend schnell eingebürgert hatte. Man würde dort jetzt nicht mehr auf die so schnell beliebt gewordene Einrichtung verzichten wollen.

Außer diesen sozialen Bedenken wurde noch der weitere Grund gegen die IV. Klasse geltend gemacht, daß es mit Rücksicht auf eine günstige Platzausnutzung wirtschaftlich geboten sei, mit möglichst wenig Klassen zu fahren. Für Bayern aber kamen schließlich noch besondere betriebstechnische Momente in Frage. Denn da dieses Land über reiche Wasserkräfte verfügt, ist es wahrscheinlich dort nur eine Frage der Zeit, daß der Eisenbahnverkehr vom Dampf- zum elektrischen Betriebe übergehen wird. Und da Bayern keine Kohle besitzt, so würde eine Umwandlung in diesem Sinne die teure Beschaffung des Heizmaterials ersparen und somit

[1]) Siehe Protokolle 56. Sitzung des bayrischen Eisenbahnrates vom 13. Juli 1905.

von großer finanzieller Bedeutung sein. Ein weiterer Vorteil der elektrischen Betriebsart ist aber, daß man an Stelle von wenigen langen Zügen eine größere Anzahl kürzerer Zugeinheiten, in kleineren Zeitabständen, laufen lassen und damit sich den zeitlich verschiedenen Bedürfnissen des Verkehrs besser anpassen kann. Diese Anpassung ist darum ökonomischer, weil sie eine bessere Platzausnutzung ermöglicht. Kleine Zugeinheiten aber, das liegt auf der Hand, lassen keine 3 oder 4 Wagenklassen zu. Daher würde, und das war auch die Ansicht des bayrischen Eisenbahnrates, eine Einführung der IV. Klasse der zukünftigen Entwicklung des Verkehrswesens in Bayern hinderlich sein. Falls also ein Anschluß an die andern Staaten erfolgen sollte, mußte ein Ausweg gefunden werden, der die Vermeidung der IV. Klasse in sich schloß.

Aber auch noch weitere Momente sprachen in Bayern gegen die Einführung der IV. Klasse. So wäre unter anderem eine Bedienung des Vorort- oder Touristenverkehrs, wobei die III. Klasse geführt wurde, mittels einer Stehklasse undenkbar gewesen, weil der Übergang große Unzufriedenheit erregt hätte. Endlich hätte die Bedienung des Arbeiterverkehrs ebenfalls Veranlassung zu einer Reihe von Unannehmlichkeiten gegeben, weil die Entziehung der Berechtigung, zum Einheitssatze von 1 Pf. in der III. (Sitz-) Klasse zu fahren, sich nicht leicht hätte ermöglichen lassen.

Da der 2 Pf.-Tarif, d. h. also der Tarifsatz für die IV. Klasse in Norddeutschland, in Bayern als Ausnahmetarif für den Vorortverkehr bereits bestand, lag es nahe, diesen ebenfalls auf den allgemeinen Lokalverkehr in Bayern auszudehnen. Auf diese Weise ließ sich hierauf als Grundlage ein Tarifsystem aufbauen, das, abgesehen von der IV. Klasse im preußischen Sinne, in allen Punkten Übereinstimmung mit den vorgeschlagenen Reformen aufwies. Der IV. Klasse in Norddeutschland würde in diesem Falle die III. Klasse für Personenzüge mit dem 2 Pf.-Satz in Bayern entsprechen, die dann die Bezeichnung 3 b führen sollte, im Gegensatz zur III. Klasse in Schnell- und Eilzügen, die 3 a-Klasse heißen sollte, zum Satze von 3 Pf. pro Kilometer.

Über die voraussichtlichen finanziellen Wirkungen der in Betracht kommenden Vorschläge wurden von seiten der bayrischen Verkehrsverwaltung Vergleichsberechnungen aufgestellt, unter der Voraussetzung, daß der Verkehr sich infolge der neuen Tarifsätze nicht wesentlich ändern würde. Der Vergleich ergab einen ungefähr gleichhohen Ausfall für beide Vorschläge von 3 Millionen Mark. Dazu wären aber noch die Mehrkosten gekommen, hervorgerufen durch die Beschaffung des Materials der IV. Klasse, ein Betrag,

dessen Verzinsung und Amortisation auf jährlich 400000 M veranschlagt wurde. Unter allen Umständen mußte daher die finanzielle Wirkung des bayrischen Reformvorschlages als günstiger angesehen werden, und es konnte eine Einführung der IV. Klasse aus finanziellen Gründen nicht befürwortet werden. In bezug auf die, infolge der Herabsetzung der kilometrischen Einheitssätze zu erwartenden Einnahmeausfälle, die von der Verkehrsverwaltung auf $9^1/_2$ Millionen M veranschlagt wurden, vertrat die bayrische Regierung den Standpunkt, daß ganz besonders im Vorort- und Nahverkehr die Aussichten in bezug auf eine Verkehrssteigerung keine ungünstigen wären. Wenn aber behauptet wurde, bei einfachen Fahrten träte eine Verbilligung von 41 %, bei Rückfahrt von 25 % ein, so beruhte diese Ansicht auf einem Irrtum. Hier war daher eine Kritik mit Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen Änderung der Verhältnisse am Platze. Besonders mußte dabei der Umstand hervorgehoben werden, daß die am 1. August 1906 in Kraft getretene Reichsfahrkartensteuer eine wesentliche Verschiebung der Lage hervorgebracht hatte. Die Steuer verteuerte bekanntlich alle Hin- und Rückfahrten und hob die Verbilligungen, mit Ausnahme derjenigen, die durch Einführung des 2 Pf.-Tarifes geschaffen wurden, fast ganz auf. Berechnungen wie die von verschiedenen Seiten während der Verhandlungen der zweiten Kammer und des Eisenbahnrates ausgeführten, bei denen mit erheblichen Verkehrszunahmen gerechnet wurde, konnten daher nicht als einwandfrei gelten. Denn hätte man damals die Steuer berücksichtigt, so wäre man ohne Zweifel auf Einnahmeausfälle gestoßen, die infolge der Abwanderung aus höheren in die niederen Klassen auftreten mußten. Mindestens wäre es damals also am Platze gewesen, die Frequenzzunahme nicht zu hoch zu greifen und Maßnahmen zu treffen zur Verhinderung zu großer Ausfälle. In bezug auf die geplante Änderung des Gepäcktarifes befürchtete die bayrische Verkehrsverwaltung einen rechnungsmäßigen Ausfall von 600000 M.

Im bayrischen Eisenbahnrat[1]) wurden die Regierungsvorlagen einer sehr eingehenden Erörterung unterzogen, an der sich die Vertreter aller großen Interessengruppen beteiligten. Die Vereinheitlichung wurde allgemein mit großer Genugtuung begrüßt und mit Befriedigung festgestellt, daß es der Regierung gelingen sollte, ohne die Tarifeinheit sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr in irgendeinem wesentlichen Punkte zu durchbrechen, die Einführung der

[1]) Siehe Protokolle der Sitzung des bayrischen Eisenbahnrates vom 14. Juli 1905.

IV. Klasse zu vermeiden. Als besonders erfreulich wurde indessen die allgemeine Einführung des 2 Pf.-Tarifes angesehen.

Über die bei der Reform zu erwartenden Ausfälle gingen die Meinungen des Eisenbahnrates allerdings erheblich auseinander; es wurde jedoch der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß diese Ausfälle in kurzer Frist durch die besonders im Nahverkehr zu erwartenden Verkehrssteigerungen ausgeglichen würden. Bei der Abstimmung wurden die in Aussicht genommenen Reformen in ihren Grundzügen mit allen Stimmen gutgeheißen.

Am 17. August 1906[1]) berichtete Reichsrat von Soden in der Kammer der Reichsräte nochmals über die Personentarifreform. Zwischen ihm und dem Verkehrsminister von Fraundorfer kam es dabei zu einer bemerkenswerten Auseinandersetzung, wobei Herr von Soden sich aus praktischen Gründen sehr für die Übernahme der IV. Klasse aussprach und auch auf die Inkonsequenz hinwies, daß derselbe Platz einmal 2 Pf., ein anderes Mal 3 Pf. kostete, je nachdem er in Schnell- oder Personenzügen gefahren werde. Der Verkehrsminister hob im Anschluß daran noch hervor, indem er auf die politische Seite der Frage einging, daß gerade in der Verkehrsverwaltung Bayern besonders darauf bedacht sein müßte, seine Reservatrechte zu wahren und seine Entschließungen ausschließlich vom eigenen Interesse abhängig zu machen.

Im Laufe des Monats August 1906 kam dann die Personentarifreform bei der Beratung über den Eisenbahnetat in der zweiten Kammer nochmals auf die Tagesordnung. Allseitig wurde auch dort mit großer Befriedigung konstatiert, daß es gelungen war, den 2 Pf.-Tarif für ganz Süddeutschland einzuführen, ohne die IV. Klasse zu übernehmen, während von verschiedenen Seiten noch dem Wunsche Ausdruck gegeben wurde, man möge mit den Verbilligungen weiter fortfahren und versuchen, die III. Klasse auch in Schnell- und Eilzügen auf 2 Pf. herabzusetzen. Bei der Abstimmung über die Gesamtreform wurde dann eine Mehrheit von 17 Stimmen erzielt.

In jüngerer Zeit scheint sich nun auch in Bayern ein Umschwung zugunsten der IV. Klasse zu vollziehen[2]). In der Sitzung des bayrischen Eisenbahnrates vom 19. Februar 1907 wurden von den Vertretern der Landwirtschaft die Vorteile der IV. Klasse zur Sprache gebracht und dabei der Wunsch geäußert, man möge die Frage von neuem auf die Tagesordnung setzen.

---

[1]) Siehe Protokolle der Sitzung des Reichsrates vom 17. August 1906.

[2]) Siehe „Post“ vom 20. Februar 1907.

§ 7.

Reformbestrebungen neueren Datums in Württemberg.

Nachdem die auf Seite 20 erwähnten Vorschläge der württembergischen Regierung, die auf Verständigung der süddeutschen Staaten unter sich zielten, zu keinem positiven Ergebnis geführt hatten, ging Württemberg zu einer abwartenden Stellung über. Erst gegen Ende des Jahres 1906 trat die Regierung mit einer Denkschrift an die Kammern über eine Reform der Personentarife heran[1]). Der Umstand, daß diese Stellungnahme so spät erfolgte, kam den späteren Verhandlungen sehr zustatten, da man jetzt mit sicheren Faktoren hinsichtlich des Verhaltens der Nachbarstaaten rechnen konnte und außerdem in der Lage war, die neueingeführte Reichsfahrkartensteuer mit in Betracht zu ziehen. Eine endgültige Entscheidung behielt sich die Königlich württembergische Regierung indessen vor, bis die Beratungen im Landtage zu einem abschließenden Ergebnis geführt haben würden.

In der Denkschrift, welche die Regierung dem Beirat der württembergischen Verkehrsanstalten, sowie den Kammern zugehen ließ, wurde zunächst hervorgehoben, daß das finanzielle Ergebnis der württembergischen Bahnen ein unbefriedigendes sei, da es die Verzinsung für die Eisenbahnschuld nicht decke, und daß darum bei Reformen besondere Rücksicht geboten sei.

Erschwerend war ferner für die Verhandlungen der Umstand, daß zu der vielumstrittenen Frage der IV. Klasse Bayern und Baden eine wesentlich andere Stellung eingenommen hatten wie die Staaten Norddeutschlands. Die geographische Lage Württembergs, das von Bayern und Baden eingeschlossen ist, ließ auf den ersten Blick hin eine Übernahme des in beiden Ländern geplanten Systems geboten erscheinen. Dem gegenüber mußte aber in Betracht gezogen werden, daß das Nebeneinanderbestehen von zwei Arten von III. Klassen recht schwere Bedenken in sich schloß, ja daß es inkonsequent wäre, für ein und dieselbe Klasse zwei verschiedene Tarife, für Personenzüge und für Schnell- und Eilzüge mit einem Unterschied von 100 % gelten zu lassen. Diese Einrichtung würde ohne Zweifel eine gewaltige Abwanderung in die niedrigere Klasse und damit Einnahmeausfälle zur Folge haben. Vergleichsberechnungen zwischen dem bayrischen Vorschlag mit Einführung der III. Klasse und dem

---

[1]) Denkschrift der württembergischen Regierung über eine Reform der Personentarife vom Jahre 1906.

preußischen Projekt mit der IV. Klasse ergaben Einnahmeausfälle von Mark 3400000 bzw. Mark 1760000.

Die württembergische Regierung glaubte aus diesen Erwägungen heraus und auch im Hinblick auf den logischen Aufbau eines Tarifsystems nach preußischem Vorschlage, die IV. Klasse befürworten zu müssen. Allerdings verhehlte sie sich nicht, daß infolge des Nichtzustandekommens der Betriebsmittelgemeinschaft sämtlicher deutscher Bahnen die Lage in Württemberg erheblich ungünstiger geworden war. In bezug auf die Schnellzugszuschläge nahm die Regierung den Standpunkt ein, daß der damalige süddeutsche, für die verschiedenen Klassen gleiche Zuschlag eine starke Belastung des minder bemittelten Publikums bedeutete und in dieser Form nicht mehr zu empfehlen wäre.

In bezug auf die Aufhebung der bestehenden württembergischen Ausnahmetarife vertrat die Regierung den Standpunkt, daß die Landeskarten weniger ungünstige finanzielle Resultate ergeben hätten, als in Baden die Kilometerhefte. Die Eisenbahnverwaltung würde sich daher leichten Herzens davon trennen, indessen schienen in letzter Zeit sich die Stimmen zu mehren, die wegen der Bequemlichkeit im Gebrauch für die Beibehaltung dieses Ausnahmetarifes eintraten[1]). (Im Betriebsjahre 1904 wurden 56945 Stück verkauft und eine Einnahme von M 1246105 erzielt. [Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1906, Nr. 16.] Wie diese Zeitschrift von 1907 [Nr. 25] berichtet, wurden Landeskarten bis zum 16. September 1907 verkauft; ihre Gültigkeit erlosch mithin am 30. November 1907.)

In bezug auf den Gepäcktarif hatte die württembergische[2]) Regierung die preußischen Vorschläge eines vereinfachten Sendungstarifes[3]) mit Zonensätzen mit ihren bestehenden Taxen verglichen und glaubte, die preußischen Vorschläge[4]) befürworten zu können. Nachdem in der Denkschrift besonders wieder darauf hingewiesen wurde, daß die Tarifhoheit der einzelnen Verwaltungen durch die Reform keinerlei Einbuße erfahren dürfe, folgten Schätzungen der finanziellen Wirkungen. Besonders waren in dieser Hinsicht Änderungen, durch die Einführung der IV. Klasse hervorgerufen, zu

[1]) Landeskarten sind Zeitkarten für das ganze Bahngebiet der württembergischen Staatsbahn mit 15tägiger Gültigkeit.

[2]) Siehe Stenogr. Berichte der Verhandlungen im Abgeordnetenhaus in Württemberg v. 8. VII. 1906.

[3]) Siehe Anlage 1.

[4]) Siehe II. Abschnitt § 8.

befürchten. Wenn auch eine genaue Berechnung, wegen der fehlenden materiellen Unterlagen, sich nicht mit Sicherheit aufstellen ließ, so war doch mit ziemlicher Bestimmtheit auf einen Einnahmeausfall infolge der neuen Tarifsätze im Verein mit der Fahrkartensteuer und der Einführung der IV. Klasse in den nächsten Jahren zu rechnen. Dazu kamen außerdem noch weitere Einbußen, als Folge des neuen Schnellzugszuschlages, des Gepäcktarifes und der Anschaffungskosten im Falle der Vermehrung des Wagenmaterials der IV. Klasse. Unter Berücksichtigung dieser verschiedenen Momente gelangte die Denkschrift zu der Annahme eines jährlichen Ausfalles von[1])

	Mark
beim Personenverkehr	1 760 000
beim Gepäckverkehr	70 000
dazu eine Mehrausgabe	400 000
zusammen	2 230 000

Eine Aufstellung des voraussichtlichen Ausfalles unter Anwendung des von der bayrischen Bahnverwaltung vorgeschlagenen Tarifes (mit Einführung der 3b-Klasse) bezifferte den Gesamtausfall auf M 3 470 000, also M 1 240 000 mehr als bei der Anwendung des preußischen. Noch höher stellte sich der Ausfall, wenn der von verschiedenen Seiten vorgeschlagene 2 Pf.-Satz für die III. Klasse zur Einführung gelangen sollte. Wie die Denkschrift annahm, hätte der Ausfall in diesem Falle sich auf M 4 790 000 belaufen.

In der II. Kammer begründete am 8. Juli 1906 Minister von Weizsäcker die Vorschläge der Regierung und wies darauf hin, daß sie sich den anderen Verwaltungen gegenüber zu nichts verpflichtet hätte[2]). Einstimmig wurde von Seiten der Kammer die außerordentliche Wichtigkeit eines steuerfreien 2 Pf.-Satzes anerkannt und zugegeben, daß es das besondere Verdienst der neuen Fahrkartensteuer gewesen sei, die Einführung dieses Tarifes beschleunigt zu haben. Denn durch das Inkrafttreten dieser Steuer am 1. August 1906 war Württemberg, falls es nicht zulassen wollte, daß auch die unbemittelten Klassen der Bevölkerung mit dieser Verkehrssteuer belastet wurden, zu einer Entscheidung gedrängt. Und da die Kammern besonderes Gewicht auf die baldige Verwirklichung des steuerfreien 2 Pf.-Tarifes legten, so wurde von der Regierung versprochen, daß alles geschehen sollte, um die Durchführung schon vom 1. Oktober 1906 ab zu ermöglichen.

[1]) Siehe Seite 16, Anlage b.

[2]) Siehe Stenographische Berichte des Abgeordnetenhauses in Württemberg vom 8. Juni 1906.

Gegen die IV. Klasse wurden prinzipielle und spezielle Einwände geltend gemacht, von denen an dieser Stelle nur solche, die für Württemberg allein Bedeutung haben, erwähnt werden sollen. In erster Linie wurde hervorgehoben, daß es für Württemberg kaum möglich gewesen wäre, zur IV. Klasse überzugehen, ohne daß sich Bayern und Baden dafür entschieden hätten. Infolge der geographischen Lage des Landes, das von Bayern und Baden eingeschlossen sei, hätte dadurch das Verhältnis zu diesen Ländern leicht eine Trübung erfahren können. Besonders wurde aber auch auf die Schwierigkeiten hingewiesen, die an den Grenzen beim Umrangieren entstehen müßten. Denn da sowohl die Schweiz als auch Österreich keine IV. Klasse führten, hätte Württemberg sich im Süden völlig isoliert gefunden.

Was die finanzielle Seite der Reform betraf, so glaubte man annehmen zu müssen, daß die Aussichten infolge der hohen Anschaffungskosten des Wagenmaterials für die IV. Klasse sich keineswegs günstig stellen würden, und zwar um so weniger, als die Verhandlungen über eine Betriebsmittelgemeinschaft sämtlicher deutscher Bahnen, wie schon öfter gesagt, ergebnislos verlaufen waren[1]). In diesem Sinne äußerte sich auch Finanzminister D. v. Zeyer. Er betonte dabei besonders, daß man mit Rücksicht auf die bevorstehenden großen Ausgaben für vermehrtes Material und Personalbeschaffung sowie auf die noch nicht zu übersehende Wirkung der Reichsfahrkartensteuer sich in allem auf das unumgänglich notwendige Maß beschränken müßte. Am 12. Juli 1906 erhielten dann die Vorschläge der württembergischen Regierung die Billigung der II. Kammer.

Die Kammer der Standesherren trat den Beschlüssen der Abgeordnetenkammer bei, nachdem ihr Berichterstatter Geheimrat Dr. v. Schall in bezug auf die staatsrechtliche Seite der Sache noch hervorgehoben hatte, daß durchaus kein Staatsvertrag in dieser Angelegenheit abgeschlossen werden sollte. Die Tarife würden vielmehr im Wege der freien Verständigung zwischen sämtlichen Staatsverwaltungen geregelt werden, unter voller Aufrechterhaltung der einzelstaatlichen Tarifhoheit. Eine staatsrechtliche Nötigung zur Einführung des Reformtarifes läge nach keiner Seite hin vor, ebensowenig wie eine rechtliche Verpflichtung, den Tarif dauernd in dieser Weise beizubehalten.

[1]) Siehe Ausführungen des Ministers von Weizsäcker über den Gang der Verhandlungen über die Betriebsmittelgemeinschaft in der II. Kammer. Protokolle der Sitzungen vom 15. Februar 1907.

§ 8.

Reformbestrebungen neueren Datums in Baden.

Auch Baden hatte sich im Jahre 1901 an den Verhandlungen, die zu einer Verständigung der süddeutschen Bahnen unter sich in der Personentariffrage führen sollten, beteiligt. Nachdem durch Mißlingen dieses Projektes die großherzoglich badische Regierung entmutigt war, tat sie im Jahre 1902 einen wichtigen Schritt, indem sie zu einer erheblichen Preisherabsetzung überging. Den Anstoß dazu gab die im Dezember 1894 erfolgte Einführung der Landeskarte in Württemberg. Da die Nachahmung dieser Einrichtung für die badischen Staatsbahnen im Hinblick auf die Gestaltung des Netzes nicht für zweckmäßig gehalten wurde, so entschloß man sich im Mai, dem Drängen der öffentlichen Meinung nach Tarifverbilligungen in anderer Weise Rechnung zu tragen, nämlich durch Schaffung der Kilometerhefte. Von dieser Einrichtung auf den badischen Bahnen hoffte man freilich, sie würde sich als so zweckmäßig erweisen, daß sie später von den anderen deutschen Eisenbahnverwaltungen übernommen werden würde.

Die Neueinrichtung bestand darin, daß Hefte zum Preise von 60 M für die I. Klasse, 40 M für die II. Klasse und 25 M für die III. Klasse ausgegeben wurden, die zur Befahrung beliebiger Strecken auf badischen Staatsbahnen in einer Gesamtlänge von 1000 Kilometer innerhalb Jahresfrist und ohne Zuschlag für Schnellzüge berechtigten. Die Benutzung war auf die Person, auf deren Namen das Heft lautete, und einen bestimmten Kreis von zu ihr gehörigen Personen beschränkt. Für eine bestimmte größere Anzahl innerhalb eines Kalenderjahres gekaufter Hefte wurde Rabatt gewährt.

Weiteres Drängen nach Verbilligungen, besonders aber die Erwägung, daß die Vorausbezahlung eines Betrages von 25 M für jedes Heft III. Klasse und das Abfahren von wenigstens 1000 Kilometer innerhalb Jahresfrist vielen minder Bemittelten nicht möglich war, führte dazu, daß auch Hefte III. Klasse für 500 Kilometer zum Preise von 12,50 M eingeführt wurden. Die Kilometerhefte gelangten wegen der großen Annehmlichkeiten, die sie dem reisenden Publikum boten, alsbald zu allgemeiner Beliebtheit[1]).

Als der preußische Reformvorschlag der badischen Verwaltung bekanntgegeben wurde, war sich diese sehr wohl darüber klar,

[1]) Wie die Denkschrift der badischen Regierung über die Personentarifreform berichtet, betrug im Jahre 1904 die Einnahme aus den Kilometerheften 33,27 % der Gesamteinnahme aus dem Personenverkehr.

daß sie entweder auf ein gemeinsames Vorgehen mit Preußen überhaupt oder auf die Einrichtung der Kilometerhefte verzichten müßte. Denn man konnte sich kaum der Hoffnung hingeben, daß sich die übrigen Staaten zur Übernahme der Kilometerhefte bereit erklären würden. Die Vor- und Nachteile mußten daher sorgfältig gegeneinander abgewogen werden.

Bei der Beurteilung dieses Ausnahmetarifes läßt sich eine materielle und eine formelle Seite unterscheiden. In materieller Hinsicht gewährte die Einrichtung, nach Art von Abonnements, eine erhebliche Preisermäßigung bei häufiger Inanspruchnahme der Bahnleistungen. Einmal lagen diese Vergünstigungen in niedrigen kilometrischen Einheitssätzen[1]), sodann aber auch darin, daß die Hefte zur Benutzung von Schnellzügen ohne Zuschlag berechtigten[2]). Diese letztere Vergünstigung war indessen nicht, wie vielfach von den Gegnern der Schnellzugszuschläge behauptet wurde, deshalb eingeführt worden, weil man die Zuschläge überhaupt nicht für gerechtfertigt hielt, sondern nur darum, weil sonst das Abfertigungsgeschäft gar zu sehr erschwert worden wäre.

Die formelle Seite des Kilometerheftes lag darin, daß es eine neue Art von Fahrtausweisen darstellte, wobei die Mitwirkung der Reisenden durch Eintragung der zu befahrenden Strecke und der Zahl der Personen verlangt wurde. Dieser Inanspruchnahme des Publikums, die in der Tat als ein Nachteil zu betrachten war, stand andererseits der Vorteil gegenüber, daß durch einen einmaligen Geldverkehr am Schalter sowohl dem Publikum als auch den Verwaltungen Zeit und Unannehmlichkeiten erspart wurden.

Was die allgemeinen sozialen Folgen der Einrichtung anlangte, so waren diese keineswegs so günstig, wie man immer annahm. Das Kilometerheft gewährte doch nur denjenigen Ermäßigungen, die imstande waren, einen größeren Betrag im voraus zu entrichten und wenigstens 500 Kilometer im Jahre abzufahren. Es lag also darin eine Bevorzugung der bemittelten Klassen der Bevölkerung gegenüber den ärmeren.

Schließlich hatten die Kilometerhefte auch eine Reihe von Unregelmäßigkeiten zur Folge, die sich als erhebliche Schädigungen des Eisenbahnfiskus und somit auch als Einnahmeausfälle fühlbar

---

[1]) Dieselbe betrug für die I. Kl. 6 Pf., die II. Kl. 4 Pf. und die III. Kl. 2,4 Pf.; die normalen Sätze betrugen in der I. Kl. 8 Pf., in der II. Kl. 5,3 Pf. und in der III. Kl. 3,3 Pf.

[2]) Der Schnellzugszuschlag betrug in Baden bis zum 1. Mai 1907 1,1 Pf. pro Kilometer.

gemacht hatten. Einmal wurden die Hefte vielfach von solchen Personen benutzt, die dazu nach den Tarifbestimmungen nicht berechtigt waren, wie z. B. von Leuten, die entweder die höhere Taxe des Normaltarifes, den Schnellzugszuschlag oder beides zugleich zu bezahlen gehabt hätten. Dann gab das Kilometerheft mit seinen handschriftlich einzutragenden Ein- und Überträgen zu zahlreichen Unterschlagungen Anlaß[1]). Und schließlich kamen häufiger Additionsfehler vor, Versehen in der Gültigkeitsdauer bei der Eile der Schalterabfertigung sowie irrige Eintragungen zugunsten der Reisenden.

Was die finanzielle Seite der Sache anlangt, so wurde diese in einer Denkschrift an den badischen Eisenbahnrat einer eingehenden Prüfung unterzogen. In allererster Linie wurde dabei Stellung genommen gegen die landläufige Auffassung, als sei die außerordentlich günstige Entwicklung der Gesamteinnahmen aus dem badischen Personenverkehr ausschließlich auf die Einführung der Kilometerhefte zurückzuführen. Aus Vergleichen der badischen Verhältnisse mit denen der übrigen deutschen Bahnen, wo keine solchen Kilometerhefte bestanden, ergab sich:

a) In bezug auf die prozentuale Zunahme der Einnahmen aus dem Personenverkehr und in bezug auf die Zahl der gefahrenen Personenkilometer stand Baden nicht an erster Stelle. Bezüglich dieser prozentualen Zunahme galt nachstehende Reihenfolge:

	Zunahme in %
Württemberg	51,7
Reich	43,4
Pfalz	40,7
Sachsen	37,7
Baden	37,4
Preußen-Hessen	36,3
Bayern	29,4

b) In bezug auf die prozentuale Zunahme der Zahl der geleisteten Schnellzugskilometer stand Baden an zweiter Stelle mit 76,8 %. Es wurde nur von Württemberg mit 110 % übertroffen. Und in diesem Lande war die so starke Zunahme der Schnellzugsverkehrsentwicklung einmal wohl auf die Landeskarten zurückzuführen, dann aber auch darauf, daß die Verwaltung dort seit längerer Zeit bemüht war, den Durchgangsverkehr durch Einstellung von häufigeren Schnellzugsverbindungen mehr als bisher an sich zu bringen.

[1]) Trotz der verschärften Aufsicht gelangten z. B. im Jahre 1905 allein 37 Fälle von absichtlichen Täuschungen zur Anzeige. Siehe Denkschrift der badischen Regierung und die Personentarifreform 1906, S. 15.

Die Reihenfolge war:

	Zunahme in %
Württemberg	110
Baden	76.8
Pfalz	63,8
Preußen-Hessen	63,4
Reich	60,6
Bayern	49,5
Sachsen	35,2

c) Wenn man die Gesamtleistungen sämtlicher Zugarten den Einnahmen aus dem Personenverkehr gegenüberstellte, so ergab sich in bezug auf die prozentuale Zunahme kein günstiges Verhältnis für Baden.

	Zunahme der Gesamtausgaben	Zunahme der Gesamteinnahmen	Unterschied
Württemberg	51,9 %	51,7 %	— 0,2
Reichsbahn	41,9	43,4	+ 1,5
Baden	36,8	37,4	+ 0,6
Preußen-Hessen	33,0	36,3	+ 3,3
Pfalzbahn	30,2	40,7	+ 10,5
Bayern	23,6	29,4	+ 5,8
Sachsen	18,5	37,7	+ 19,2

Das Gesamtergebnis der Untersuchungen war daher, daß die Einführung der Kilometerhefte für Baden eine stärkere Einnahmevermehrung als bei den andern Verwaltungen nicht zur Folge gehabt hatte, daß dagegen die in Betracht kommenden Zugleistungen im Verhältnis zur Einnahmesteigerung bei den badischen Bahnen erheblich stärker gestiegen waren als in den andern Staaten. Hiernach bestand kein Zweifel, daß bei einer Neuordnung der Personentarife, die im großen und ganzen für das Publikum mit einer Herabsetzung der Preise verbunden sein sollte, die Ermäßigung in Form von Kilometerheften nicht mehr in Frage kommen konnte.

Was die IV. Klasse anlangt, so galt für Baden im allgemeinen das auf Seite 32ff. über Bayern Gesagte. Die badische Denkschrift stellte die beiden zur Diskussion stehenden Vorschläge, den bayrischen und den preußischen, in eingehendste Vergleichungen miteinander und schätzte den wahrscheinlichen Ausfall des bayrischen Vorschlages auf Mark 1794000, den des preußischen auf Mark 1745000. Sie glaubte indessen, trotz aller Bedenken und trotz des rechnungsmäßigen Ausfalles dem bayrischen Vorschlage nach Lage der Dinge in Baden den Vorzug geben zu müssen.

In bezug auf die Schnellzugszuschläge und die meisten Ausnahmetarife vertrat die badische Regierung denselben ablehnenden Standpunkt wie die andern Verwaltungen.

Am 23. und 28. Juni 1906[1]), bei der Beratung des Eisenbahnetats, gelangte die Personentarifreform zur Besprechung der badischen II. Kammer. Als ein erfreulicher Fortschritt wurde dort die Einführung des 2 Pf.-Tarifes begrüßt, weil man darin eine große Ermäßigung des Reisens für Unbemittelte sah und gleichzeitig eine gewisse Entschädigung für den Fortfall der Preisermäßigung der Kilometerhefte. Vorschläge, den 2 Pf.-Tarif auch auf die III. Klasse ganz allgemein auszudehnen, fanden zwar von verschiedenen Seiten aus warme Unterstützung, aber doch unter Hinweis auf die ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes keine allgemeine Befürwortung.

Schließlich wurde auch noch der Befürchtung Ausdruck verliehen, daß infolge des nachgiebigen Verhaltens Badens das Übergewicht Preußens in Fragen des Eisenbahnwesens gestärkt werden würde, und mit Bedauern wurde von seiten der Freisinnigen Volkspartei darauf hingewiesen, daß in Tarifsachen die Volksvertretung nicht das letzte Wort hätte.

Am 29. Juni 1906 sagte die Badische II. Kammer, am 15. Juli 1907 die I. Kammer den Reformvorschlägen zu[2]).

[1]) Siehe Stenographische Berichte der Sitzung der II. Kammer in Baden vom 23. und 28. Juni 1906.

[2]) Siehe Stenographische Berichte der I. Kammer in Baden vom 15. Juli 1906.

II. Abschnitt.

§ 1.

Über die finanzielle Behandlung der Transportanstalten durch den Staat und Prüfung der diesbezüglichen Grundprinzipien.

Tarifreformen zeigen in ihrer Wirkung auf das wirtschaftliche Leben eines Landes eine gewisse Ähnlichkeit mit Handelsverträgen. Denn ebenso wie die Zolltarifierung beim Warenverkehr über die Grenzen den Handel und die Produktion eines Landes hemmend oder fördernd beeinflussen kann, werden Tarife für die Beförderung von Waren und Personen, je nachdem sie hoch oder niedrig sind, den Handel und Gewerbefleiß ebenfalls anregen oder eindämmen können.

Tarifreformen können sich nach verschiedenen Gesichtspunkten vollziehen. Einmal ist es möglich, daß man das bestehende Prinzip umstößt, wie es z. B. Österreich, Ungarn und Rußland taten, als sie vom Entfernungs- zum Zonentarif übergingen[1]). Dann aber zweitens — und das wird meistens der Fall sein — handelt es sich um Verbilligungen oder Verteuerungen der bestehenden Sätze unter Beibehaltung des Systems. Eine Reform im letzteren Sinne ist es im wesentlichen, mit der sich die vorliegenden Untersuchungen beschäftigen sollen.

Da die Meinungen in Deutschland heute wohl im allgemeinen darüber einig geworden sind, daß unter den hier bestehenden kulturellen, volks- und staatswirtschaftlichen Verhältnissen das Staatsbahnsystem den Vorzug verdient, so soll nur dieses bei unsern Betrachtungen im Auge behalten werden. Bevor wir indessen zum eigentlichen Thema, der Tarifreform, übergehen, wollen wir uns mit den finanziellen Grundprinzipien, nach denen ein Staat seine Anstalten im allgemeinen verwalten kann, befassen und im Anschluß

[1]) Ungarn ging zum Zonentarif über am 1. August 1880, Österreich am 1. Juni 1882. (Siehe Ulrich, Personentarifreform und Zonentarif, S. 558—575. Berlin.)

daran prüfen, welches dieser Prinzipien im Eisenbahnwesen speziell die begründetste Aussicht auf Anwendbarkeit hat. Etwa vier Grundsätze der finanziellen Behandlung staatlicher Anstalten unterscheidet die heutige Literatur. Sie sollen in historischer Reihenfolge, und zwar so, wie sie auf dem Gebiete der staatlichen Wegepolitik im Laufe der geschichtlichen Entwicklung zur Anwendung gekommen sind, betrachtet werden. Wir wollen sie kurz bezeichnen:

a) Das Gewinnprinzip.
b) Das Kostendeckungsprinzip.
c) Das Gebührenprinzip.
d) Das Prinzip der Unentgeltlichkeit.

Dasjenige Prinzip, dem wir in der Geschichte der Wegepolitik zuerst begegnen, als die Staaten es als ihre Aufgabe erkannt hatten, für eine bessere Verbindung der Landesteile und Ortschaften Sorge zu tragen, war das der sogenannten mittelalterlichen „Regalität". Der Standpunkt der finanziellen Behandlung, den die Staaten in jener frühen Zeit der Verkehrsentwicklung in Deutschland einnahmen, war der, daß für die Benutzung der öffentlichen Landstraßen mit Wagen oder Lasttieren Zölle erhoben wurden, die der Staatskasse zuflossen. Das System der Regalität war also, kurz gesagt, die Behandlung des Wegewesens als Einnahmequelle.

Damals basierten bekanntlich die Staatsfinanzen, außer auf Domänen, der Hauptsache nach auf solchen Regalien, wie Wege-, Zoll-, Berg-, Jagd-Regalien usw.

Auf den meisten dieser Gebiete trat der Staat später von der Regalität zurück, weil die neuere Zeit zu einer anderen Auffassung über Zweck, Aufgaben und Pflichten des Staates gelangt war. Nur wenige Reste alter Regalität haben sich auf einigen Gebieten erhalten, z. B. im Jagd- und Bergwesen usw.

Das Prinzip selber besteht indessen, der Sache nach, weiter, wenn auch die alte Bezeichnung Regalität nicht mehr allgemein[1]) im Gebrauch ist. Da das Wesen darin besteht, daß der Staat, ebenso wie der Private, aus seinen Veranstaltungen Gewinne zu erzielen trachtet, indem er auf Überschüsse hinarbeitet, kann man das Prinzip auch als das privatwirtschaftliche oder kurz als das Überschuß- oder Gewinnprinzip bezeichnen. Wie weit diese Behandlungsweise für den Staat zulässig, mit seinem Wesen vereinbar ist, und wie weit sie im Eisenbahnwesen angebracht ist, soll später geprüft werden.

[1]) Adolf Wagner spricht vom Regalitäts- oder Besteuerungsprinzip.

Das zweite Prinzip, das in der geschichtlichen Entwicklung des Verkehrswesens auf dem Gebiete der Wegepolitik das erste ablöste, war das Prinzip der Kostendeckung. Wie schon die Bezeichnung deutlich besagt, begnügte sich der Staat damit, wenn ihm die Abgaben für die Benutzung seiner Anstalten gerade die Kosten voll deckten, so daß kein Überschuß erzielt, aber auch keine Zubuße von seiner Seite, also aus allgemeinen Mitteln aller Staatsangehörigen, nötig wurde. In seiner Wegepolitik ging der Staat zu diesem Prinzip über, als ihm die Einsicht aufgegangen war, daß der Verkehr als Einnahmequelle für die Staatsfinanzen nicht empfehlenswert ist, da er vielleicht die allerwichtigste Vorbedingung für die Gesamtentwicklung eines Volkes in kultureller und wirtschaftlicher Hinsicht bildet.

Ein weiterer Schritt vorwärts führte zum dritten Prinzip, dem sog. Gebührenprinzip, das gewissermaßen als eine Abart des Kostendeckungsprinzips aufzufassen ist. Denn während letzteres die Vollkostendeckung anstrebt, begnügt sich ersteres mit einem Beitrag zur Kostendeckung von seiten der Benutzer der Anstalt, wogegen der übrigbleibende Teil der Gesamtkosten aus allgemeinen Mitteln des Staates bestritten wird, d. h. also zu den allgemeinen Staatslasten geschrieben wird.

Dieses Prinzip findet seine Begründung in der Erwägung, daß eine Staatsanstalt im allgemeinen Interesse aller da sein muß, auch wenn sie von einzelnen vielleicht nie benutzt wird. So ist z. B. das Gericht zum Schutze des Rechts da; durch sein bloßes Bestehen wird Unrecht verhütet, auch wenn der einzelne vielleicht Zeit seines Lebens die Wirksamkeit der Gerichte nicht in Anspruch nimmt.

Ähnlich der öffentliche Weg, der eine Verbindung schafft zwischen Orten und Gegenden, die allen zugute kommt, wenn auch einzelne vielleicht keinen Gebrauch davon machen.

In solchen Fällen wird es daher gerechtfertigt sein, wenn ein Teil der Kosten aus allgemeinen Mitteln des Staates bestritten wird, und die eigentlichen Benutzer der Anstalt nur zu einem Kostenbeitrag herangezogen werden. Für die Beantwortung der Frage, in welchem Verhältnis die Allgemeinheit und die Benutzer der Anstalt sich in die Kosten zu teilen haben, lassen sich vielleicht mehrere Gesichtspunkte aufstellen. Theoretisch würde es wohl das Richtigste sein, je mehr das allgemeine Interesse vorwaltet, einen um so größeren Teil der Gesamtkosten mit Hilfe von allgemeinen Mitteln zu bestreiten, und je mehr das Einzelinteresse vorwaltet, um so höher die Benutzer der Anstalt zu belasten.

Doch auch andere praktischere Teilungsmodi sind in Vorschlag gebracht worden. So empfiehlt z. B. von Nördling in seinem Werke (Selbstkosten des Eisenbahntransportes), daß man die Amortisationen und Zinsen des Anlagekapitals aus allgemeinen Staatsmitteln bestreiten soll, dagegen die eigentlichen Transportkosten aus Gebühren.

Das vierte Prinzip, welches heute im öffentlichen Wegewesen in den deutschen Groß- und Mittelstaaten allgemein in Anwendung ist, ist das Prinzip der Unentgeltlichkeit der Leistungen, des allgemeinen Genußgutes, wie es Roscher, oder der Grundsatz der reinen Ausgabe, wie es Ad. Wagner zu nennen pflegt. Es ist das weitgehendste der vier Prinzipien und gipfelt darin, daß der Staat die Transportanstalt jedermann, ohne speziellen Entgelt, frei zur Verfügung stellt. Die Kosten werden zu den Gesamtkosten des Staates geschlagen.

Wir wollen nunmehr die Anwendbarkeit dieser vier erörterten Prinzipien der finanziellen Behandlung staatlicher Anstalten auf das Eisenbahnwesen prüfen. Bei dieser Untersuchung müssen wir mit großer Vorsicht verfahren. Einmal ist das Gesetz der „historischen Relativität" zu beachten. Das heißt, eine Entscheidung läßt sich niemals allgemein treffen, sondern nur, wenn man eine gegebene Zeit, ein bestimmtes Land, das sich auf einer ganz bestimmten kulturellen und staatswirtschaftliche Entwicklungsstufe befindet, in unserem Falle also Deutschland, im Auge hat. Zweitens müssen wir uns vor Analogien und naheliegenden Übertragungen von Prinzipen, die sich auf einem Gebiete des Verkehrswesens sehr wohl bewährt haben, auf ein anderes, sorgsam hüten. Denn die Verhältnisse können dort total andere sein, so daß wir bei einfacher Übertragung u. U. leicht zu argen Mißgriffen gelangen würden.

So wäre es, um ein Beispiel zu geben, doch ein unbedingt falscher Schritt gewesen, wenn man den Grundsatz der Rowland-Hillschen Postreform[1]), die Einführung eines gleichen Briefportos, ohne Rücksicht auf die Entfernungsunterschiede, die ja die Grundlage der heutigen Brieftaxen in der ganzen Kulturwelt bildet, ohne weiteres auf die Personenbeförderung im Eisenbahnwesen übertragen hätte. Denn die Verhältnisse liegen hier insofern gänzlich anders, als der Brief fast gar keinen Raum beansprucht, die Person dagegen einen unverhältnismäßig großen (Luft, Bewegungsfreiheit) verlangt. Entfernungsunterschiede kann man, weil der die Person enthaltende Raum mitbefördert werden muß, nicht unberücksichtigt lassen.

[1]) Hill, Postoffice-reform, its importance and practicability. 1837.

Ebenso wäre es unvernünftig, wenn man das Prinzip der Unentgeltlichkeit der Leistungen, das im öffentlichen Wegewesen durchaus seine Berechtigung hat, auf das Eisenbahnwesen übertragen wollte. Die Verhältnisse liegen dort auch insofern ganz anders, als die Kosten des Transportes unvergleichlich höhere sind. Denn hier ist es nicht nur die Trace des Weges, die berücksichtigt werden muß, sondern auch das Beförderungsgerät und die bewegende Kraft, die von den Veranstaltern zur Verfügung gestellt werden müssen, und am Ende ist es nicht gut zu verlangen, daß diese Gesamtkosten für diejenigen, die viel reisen, mit von denen getragen werden, die gar nicht oder nur wenig reisen. Darin läge zweifellos eine schwere soziale Ungerechtigkeit!

Es erübrigt nunmehr sich wohl, noch weitere Gründe gegen die Anwendbarkeit des Prinzips der Unentgeltlichkeit im Eisenbahnwesen ins Feld zu führen, und zwar um so mehr, als wohl noch niemand ernstlich dafür eingetreten ist.

Etwas anderes ist es mit dem Grundsatz der Kostendeckung und mit dem ihm verwandten, nur noch weitergehenden Gebührenprinzip. Schon oft hat man hier die Forderung erheben hören, der Staat solle aus dem Eisenbahnwesen keine Einnahmequelle machen, sondern sich damit begnügen, daß der Betrieb der Verkehrsanstalten ihm die Kosten ganz oder teilweise deckt. Diese Forderung wird begründet mit dem Hinweis auf die eminente Bedeutung, die der Verkehr für das gesamte Leben und Gedeihen des Volkes hat. Man hält seine Belastung für ungeeignet, da ihm hierdurch Fesseln auferlegt werden, während doch im Zeitalter des Verkehrs dieser sich möglichst ungehindert entfalten müsse.

Gewiß läßt sich dieser Standpunkt und seine Begründung hören, und man kann ihm seine Billigung nicht unbedingt versagen. Wir dürfen ihn vielleicht sogar als das Ideal ansehen, dem die Staatsverwaltungen in der Zukunft sich anzunähern trachten müssen. Wenn wir aber als nüchterne Realpolitiker, die mit gegebenen Tatsachen rechnen, die Anwendbarkeit der beiden verwandten Prinzipien im gegenwärtigen Zeitpunkt prüfen und uns die Frage vorlegen, ob die Möglichkeit ihrer Durchführung für den Augenblick besteht, so werden wir zu einem verneinenden Schluß gelangen müssen. Denn wie ist die Lage des staatlichen Bahnwesens in Deutschland zur Zeit? Zunächst ist an den Ausbau des Netzes, besonders der Neben- und Kleinbahnen nicht zu denken und eine Tilgung der Eisenbahnschulden daher in absehbarer Zeit nicht zu erwarten.

Nach Voranschlägen des Jahres 1905[1]) betrugen die Staatseisenbahnschulden in:

	Millionen Mark
Preußen	3382
Bayern	1391
Sachsen	736
Württemberg	498
Baden	442

Über den Gang des Amortisationsverfahrens gibt uns für Preußen folgende Tabelle Aufschluß[2]):

	Millionen Mark
1902	4117
1903	3853
1904	3656
1905	3382

Zweitens haben die Staaten aus ihren Eisenbahnen bisher im allgemeinen mehr oder minder große Einnahmen gezogen, und man kann sogar mit Recht behaupten, daß ein großer Teil des Staatsbedarfes aus diesen Einnahmen gedeckt wurde. Zum Beleg sollen einige Zahlen aus dem Budget angeführt werden, woraus ersichtlich ist, daß die Eisenbahneinnahmen fast das Doppelte aller übrigen Staatseinkünfte betragen.

Nach den Voranschlägen für das Jahr 1904 betrugen die ordentlichen Einnahmen der Bundesstaaten[3]):

	Erwerbseinnahmen Mill. M.	Steuern, Zölle Mill. M.	Gebühr Mill. M.	Sonstige Einnahmen Mill. M.
Preußen	1959	268	101	96
Bayern	288	87	26	14
Sachsen	227	60	11	10
Württemberg	104	36	3	3
Baden	88	37	8	11

Nach Voranschlägen für die Jahre 1903 und 1904 betrugen die ordentlichen Einnahmen aus den Staatseisenbahnen[4]):

[1]) Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs 1906, II. Heft, S. 198.

[2]) Statistisches Jahrbuch f. d. Preuß. Staat 1906.

[3]) Siehe Finanzarchiv 1906, Seite 202. (Die Finanzgebarung des Deutschen Reiches und der Bundesstaaten. Dr. M. Wagner.)

[4]) Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches. Jahrgänge 1904 und 1905.

	1903 Mill. M.	1904 Mill. M.
In Preußen	1386	1528
- Bayern	173	186
- Sachsen	132	137
- Württemberg	59	60
- Baden	74	76

Bei einer solchen Lage der Dinge finden wir, daß die Tarifierungsfrage mit den Staatsfinanzen unlöslich verbunden ist. Bevor also Versuche in der Richtung einer Herabsetzung der Tarife, bis zur Annäherung an das Ideal der Kostendeckung, gemacht werden können, müßte zuvor eine völlige Trennung der Eisenbahnfinanzen von den übrigen Staatsfinanzen herbeigeführt werden. Erst dann könnte man einschneidende und prinzipielle Reformen im Tarifwesen in Aussicht nehmen. Zunächst müßte man dann aber natürlich danach Umschau halten, wie die gewaltige Lücke, die sich in der Bilanz des Staates auftun würde, durch andere, geeignetere Einnahmequellen zu decken wäre. Geeignetere Quellen, d. h. im Sinne der Finanzwirtschaft bequemere und allen Parteirichtungen des Parlaments genehmere, werden sich wohl nicht leicht ausfindig machen lassen. Ist es doch eine alte finanzpolitische Erfahrung, daß neue Steuern sich sehr schwer einführen lassen, weil die Widerstände dagegen allenthalben ungeheuer sind. Erinnert sei hierbei an den bekannten Ausspruch Lorenz von Steins: „Jede alte Steuer ist gut, jede neue zunächst ein Unrecht," womit er sagen wollte, daß sie jedenfalls in vielen Kreisen, deren Interesse sie antastet, als ein Unrecht empfunden wird.

Das Endurteil, zu dem wir aus diesen Betrachtungen heraus genötigt sind, wird daher wohl das sein müssen, daß, wenn auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus die Behandlung des Eisenbahnwesens als Einnahmequelle für den Staat nicht zu billigen ist, einstweilen nach Lage der Dinge die Notwendigkeit besteht, dabei zu beharren, da wir zurzeit keine geeignetere Einnahmequelle durch neue Steuern zu erschließen wissen. Wir sind daher gezwungen, das Kostendeckungsprinzip und noch mehr natürlich das Gebührenprinzip einstweilen zurückzustellen, trotzdem beide die anzustrebenden Ideale für die Verkehrspolitik der Zukunft bleiben werden.

Es bleibt mithin nur übrig die Verwaltung der Eisenbahnen nach dem Gewinnprinzip oder nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen, wie es in der Praxis auch seit der Verstaatlichung

der Eisenbahnen in Anwendung ist. Wenn wir auch diese Behandlung keineswegs als die allein gute verteidigen wollen und besonders dann nicht, wenn das Prinzip uneingeschränkt zur Anwendung gelangen sollte, so ist es, wie aus dem Vorhergehenden hervorgeht, bei der gegenwärtigen Sachlage das einzig mögliche. Mit dieser Behauptung soll keineswegs die ganze Schwere und Berechtigung der Einwände, die sich vom volkswirtschaftlichen Standpunkt dagegen geltend machen lassen, verkannt werden; aber der Staat kann nun einmal nicht auf diese finanzielle Behandlungsweise seiner Bahnen verzichten, so lange nicht ein Finanzgenie ihm neue brauchbare Steuerquellen erschlossen hat. Freilich darf, das ist wohl selbstverständlich, das Gewinnprinzip nicht in der Staatswirtschaft dieselbe ausschlaggebende Rolle spielen wie in der Privatwirtschaft, denn in letzterer steht es obenan, während für den Staat doch die oberste Aufgabe immer bleibt, die Pflichten für die Wohlfahrt seiner Angehörigen zu erfüllen, so daß seine ganze Finanzwirtschaft nur als Mittel zu diesem Zweck zu dienen hat. Daraus folgt, daß er nicht den Grundsatz höchsten Gewinnes ausschließlich und uneingeschränkt wird walten lassen dürfen, sondern nur mit der sehr wesentlichen Einschränkung, soweit es die allgemeinen Interessen, die mit dem Verkehrswesen verbunden sind, zulassen und vertragen.

Bei diesem Standpunkt also werden wir für jetzt notgedrungen stehen bleiben müssen, weil er der durch die Realität der Dinge diktierte ist. Adolf Wagner äußert sich hierüber in derselben Weise wie folgt: „Es ist so lange im Bahnwesen nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen zu verwalten, wie das Anlagekapital noch zu verzinsen und amortisieren ist. Wenn das Baukapital ganz oder teilweise getilgt ist, und die Bahnen sich möglichst gleichmäßig über das Staatsgebiet ausgedehnt haben, ist das Gebührenprinzip zulässig, aber auch dann nicht notwendig, sondern eine Erzielung von weiteren Überschüssen recht wohl gestattet und unter Umständen sogar zweckmäßig.“

Zum Schluß wollen wir noch eine wichtige Bemerkung bezüglich der Auffassung über den Charakter dieser Art von Staatseinnahmen nicht unterdrücken. Sie figurieren nämlich in den Budgets gewöhnlich unter der Rubrik „Erwerbseinkünfte“. Das könnte aber den Anschein erwecken, als ob es sich hier um Überschüsse handelt, die wie in privatwirtschaftlichen Unternehmungen hauptsächlich auf eine gute und geschickte Geschäftsführung zurückzuführen sind. Diese Auffassung ist, ohne den Verwaltungen zu nahe treten zu wollen, dahin zu korrigieren, daß es sich de facto um Steuerein-

nahmen handelt. Verkehrssteuern sind es, mit denen der Verkehr belastet wird. Der Grund für diese Auffassung, die allein der Natur der Dinge entspricht, ist einfach der, daß für den Staat im Eisenbahnwesen ein Monopol vorliegt. Ein solches ist aber von jeher in der Wissenschaft aufgefaßt worden als ein praktischer Steuererhebungsmodus, um den gewollten Steuerbetrag durch Preissetzung erzielen zu können. Da der Staat die Tarifierung vollkommen in der Hand hat, so sind die Eisenbahneinnahmen also im Grunde nichts weiter als Verkehrssteuern. Das ist auch die Auffassung Adolf Wagners, der die reine Durchführung des Gewinnprinzips als „Besteuerungsprinzip" bezeichnet.

Nunmehr können wir unsere kritische Prüfung abschließen und unter Benutzung der gewonnenen Erkenntnisse zum Gegenstand der Untersuchungen, der Personentarifreform vom 1. Mai 1907, übergehen.

§ 2.

Die Beseitigung der Rückfahrkarte.

a) Die Gründe, die für Beseitigung sprechen.

Wie aus der Fachliteratur, besonders aus den verschiedenen Denkschriften der Regierungen deutscher Bundesstaaten[1]) und der wirschaftlichen Körperschaften hervorgeht, bestand bereits seit langer Zeit Einverständnis darüber, daß die Preisermäßigung für Rückfahrkarten beseitigt werden mußten.

Seinen Ursprung hatte dieser Ausnahmetarif im Konkurrenzsystem der Bahnen. Man gewährte demjenigen, der für die Rückfahrt sich der Leistungen derselben Transportgesellschaft, die er für die Hinfahrt benutzt hatte, bediente, eine besondere Vergünstigung und versuchte auf diese Weise, nach kaufmännischen Grundsätzen, den Mitbewerb zu unterbieten. Von dem Zeitpunkte an, wo das Eisenbahnmonopolsystem, meistens in der Form eines geschlossenen Staatsbahnsystems, das herrschende geworden war, hatte der Gesichtspunkt naturgemäß seine innere Berechtigung verloren. Außerdem trug die Einrichtung schon seit geraumer Zeit einen durchaus baufälligen Charakter, da ihr ursprünglicher Gedanke mehrfach durch die bisherige Entwicklung der Dinge unterbrochen war. So bedeuteten z. B. Bestimmungen, wie, daß bei der Rückfahrt verschiedene Wege benutzt werden konnten, sogar auch Strecken anderer Verwaltungen, ferner die Einrichtungen der Kilo-

[1]) Siehe Literaturverzeichnis Nr. 46—50.

meterhefte[1]) in Baden und der Landeskarten[2]) in Württemberg, die sich, genau genommen, ebenfalls als Ermäßigungen für Rückfahrten auffassen ließen, schließlich nichts anderes als grundsätzliche Abweichungen von dem ursprünglichen Gedanken.

Die wichtigsten Gründe gegen die Rückfahrkarte trugen einen allgemein volkswirtschaftlichen Charakter. Obgleich einerseits nicht bestritten werden soll, daß die Rückfahrkarte[3]) gewisse Annehmlichkeiten bot, indem sie dem Benutzer einen zweiten Gang zum Schalter, dem Beamten Arbeit ersparte, so bildete sie anderseits eine Fessel für den Verkehr, weil sie den Inhaber zwang, innerhalb einer bestimmten Frist einen vorgeschriebenen Weg zurückzulegen. Sie hemmte damit die Bewegungsfreiheit des reisenden Publikums. Gerade derjenige Teil der Bevölkerung, dessen Reisen von der größten Bedeutung für die Volkswirtschaft eines Landes sind, und das sind die Geschäftsreisenden, wurde von dieser Fessel am meisten getroffen. Nehmen wir einmal den Fall an, daß ein Reisender, dessen Firma in Berlin ihren Sitz hatte, unter Benutzung einer Rückfahrkarte nach Dresden fuhr. Dort brachte er in Erfahrung, daß seine Anwesenheit in Leipzig nützlich wäre. In solchem Falle mußte er, wenn er nicht ganz auf die Leipziger Reise verzichten wollte, sich zwei Fahrkarten Dresden—Leipzig, Leipzig—Berlin kaufen, die Rückfahrkarte Berlin—Dresden unbenutzt lassen und war dann auf den umständlichen Reklamationsweg angewiesen, um einen Bruchteil seines Fahrgeldes zurückerstattet zu erhalten. Durch seine Rückfahrkarte Berlin—Dresden war er also zeitlich und örtlich gebunden und konnte sich dieser Fessel nicht ohne Einbuße entledigen.

Weniger schwer, indessen unter Umständen gleichfalls recht fühlbar, wurden solche Nachteile von Vergnügungsreisenden empfunden: So fuhr z. B. jemand von Dresden nach Schandau. Er wollte die Rückfahrt von dem weniger weit entfernten Königstein antreten und mußte also dort auf der Hinfahrt den Zug verlassen, um sich eine einfache Fahrkarte Königstein—Schandau zu lösen. Das war in der Regel sogar noch mit Schwierigkeiten und Unannehmlichkeiten verbunden.

[1]) Siehe II. Abschnitt § 7h sowie I. Abschnitt § 8.

[2]) Siehe I. Abschnitt § 7.

[3]) Über den Umfang des Rückfahrverkehres gibt der Betriebsbericht der preußisch-hessischen Bahnen vom Jahre 1905 an, daß auf einfache Fahrkarten 8 857 841 880 Personenkilometer, auf Rückfahrkarten 8 530 162 545 Personenkilometer zurückgelegt wurden.

Ein zweiter wichtiger Grund, der gegen die Rückfahrkarte sprach, war der, daß die Preisermäßigung, die sie gewährte, im Grunde gar keine Berechtigung hatte. Denn es war durchaus nicht einzusehen, weshalb ein Reisender, der dieselbe Strecke zweimal in verschiedener Richtung fährt, weniger bezahlen soll, als derjenige, der die doppelte Länge einmal oder dieselbe Strecke zweimal in derselben Richtung durchfährt. Die Leistungen der Bahn sind doch in allen drei Fällen die gleichen. Zudem war das System der Rückfahrkarten zu einer ergiebigen Quelle für Fahrgeldhinterziehungen und Betrügereien geworden, und die Beseitigung deshalb auch schon aus ethischen Gründen geboten. Bei starkem Andrang zum Bahnsteig war es den kontrollierenden Beamten nicht immer möglich, auf die verschiedenen Tagesstempel und die zulässigen Wege zu achten. Es war sogar möglich, dieselbe Fahrt mehrere Male mit einer Rückfahrkarte und zwei Monats- bzw. Bahnsteigkarten zu machen[1]). Seit der Einführung der 45tägigen Gültigkeitsdauer hatte dieser Betrug begreiflicherweise zugenommen. Einen Beweis über den Umfang der Betrügereien brachte der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten, von Budde, als er gelegentlich seiner Ausführungen[2]) im Abgeordetenhause vom 1. Juli 1905 einen großen Kasten mit ungestempelten Rückfahrkarten zeigte, die betrügerischen Zwecken gedient hatten. Die Einnahmeausfälle, die hierdurch, wie

[1]) Jemand beabsichtigte beispielsweise, die Eisenbahn in der Weise zu hintergehen, daß er die Reise von Köln nach Berlin und umgekehrt öfters zurücklegte oder zurücklegen ließ mit einer Rückfahrkarte. Zu diesem Zweck kaufte er sich zwei Monatskarten, z. B. Spandau—Berlin und Mühlheim—Köln. Er begann seinen Betrug damit, daß er die erste Fahrt von Berlin nach Köln in ordnungsgemäßer Weise mit durchlochter Rückfahrkarte machte. Bei der ersten Rückfahrt betrat er in Köln den Bahnsteig mit Hilfe der nicht zu durchlochenden Monatskarte Köln—Mühlheim und bestieg den Zug. Da er in der Regel wußte, zu welcher Zeit die Kontrolle stattfindet, gelang es ihm fast immer, sich dieser zu entziehen und in Berlin den Bahnsteig mit der Monatskarte Spandau—Berlin zu verlassen. Für den Fall, daß ihm dies nicht glückte, zeigte er die undurchlochte Rückfahrkarte als Ausweis vor und erklärte mit Recht, nicht dafür verantwortlich zu sein, daß etwas versäumt worden wäre. Und in der Tat enthalten weder die Verkehrs- noch die Tarifordnung, die doch die ausschließliche Grundlage für den durch Kauf einer Fahrkarte zustande kommenden Beförderungsvertrag bilden, die Bestimmung, daß der Reisende verantwortlich ist für die ordnungsgemäße Behandlung seiner Fahrkarte. Rechtliche Schritte können mithin gegen ihn nicht unternommen werden.

[2]) Siehe Stenographische Berichte des preußischen Abgeordnetenhauses vom 1. Juli 1905.

leicht ersichtlich, entstanden, im Verein mit der nicht zu unterschätzenden Arbeitsverschwendung infolge der Fahrgeldreklamationen, Kontrollen, Wagenumschreibungen usw. durfte man daher auch nicht unterschätzen.

Schließlich hatten die Verwaltungen selbst ein gewisses Interesse an der Beseitigung der Rückfahrkarten. Obgleich fiskalische Interessen, sobald Interessen der Allgemeinheit in Frage kommen, in den Hintergrund zu treten haben, so können beide, wie im vorliegenden Falle, auch sehr wohl Hand in Hand gehen. Ganz abgesehen von den Schwierigkeiten und Zeitverlusten bei der Kontrolle, die mit der großen Zahl der benutzbaren Wege zusammenhingen, mehrten sich die Fahrgeldreklamationen. Hieraus erwuchsen der Verwaltung erhebliche Mühe und Kosten. So hob z. B. die badische Denkschrift[1]) über die Personentarifreform vom Jahre 1904 hervor, daß im abgelaufenen Geschäftsjahr die badischen Staatsbahnen allein an 10752 Rückvergütungsgesuchen aus dem Personenverkehr beteiligt waren. Mit wie vielen Umständlichkeiten dieses verbunden ist, erübrigt sich zu sagen, und bei den Generaldirektionen wurden denn auch ständig mehrere Beamte ausschließlich mit derartigen Arbeiten beschäftigt.

b) Wirkungen der Beseitigung der Rückfahrkarte.

Unter der inzwischen zur Tatsache gewordenen Annahme, daß die kilometrischen Einheitssätze auf die Hälfte der bisherigen preußischen Rückfahrpreise herabgesetzt werden sollten, können wir uns, was die voraussichtlichen finanziellen Ergebnisse anlangt, kurz fassen.

	Vom 1. Mai 1907 ab kostet			Bis zum 1. Mai 1907 kostete die		
	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.[2])
Preußen . . .						
Oldenburg . .	**14**	*9*	*6*	12	9	6
Bayern . . .	**14**	*9*	*6*	15,5	10,2	7,5
Sachsen . . .	**14**	*9*	*6*	13,8	10,1	7,5
Württemberg .	**14**	*9*	*6*	13,6	10,2	7,5
Baden . . .	**14**	*9*	*6*	13,6	10,2	7,5
Mecklenburg .	**14**	*9*	*6*	13,5	9,5	7,0

Die fett gedruckten Zahlen geben an, wo Verteuerungen, die schräg gedruckten Zahlen, wo Verbilligungen stattgefunden haben.

[1]) Siehe Badische Denkschriften über die Personentarifreform 1906, Seite 9.

[2]) In der IV. Klasse bestanden keine Rückfahrkarten mit Preisermäßigung.

Letztere werden aller Wahrscheinlichkeit nach für die Verwaltungen Einnahmeausfälle zur Folge haben, bei deren Schätzung es indessen unrichtig wäre, mit bestehenden Frequenzen zu rechnen. Bekanntlich ist am 1. August 1906 die Reichsfahrkartensteuer, die ohne Zweifel eine recht erhebliche Belastung des Reiseverkehrs bedeutet, in Kraft getreten. Und wie durch Tarifverbilligungen im allgemeinen Verkehrszunahmen und unter der Voraussetzung, daß die Ausgaben nicht wesentlich sich steigern, Mehreinnahmen hervorgerufen werden, so bewirkt eine Verteuerung — und die Fahrkartensteuer ist eine solche — zwar nicht immer direkte Verkehrsabnahmen, wohl aber Abwanderungen aus den höheren in die niederen Wagen-Klassen, dies ist natürlich mit Ausfällen verbunden und mithin ein Moment, womit die Verwaltungen rechnen müssen. Aus der Tabelle im Anhang geht hervor, daß die voraussichtlichen finanziellen Wirkungen der Beseitigung der Rückfahrkarten an und für sich, abgesehen von der I. Klasse, ohne erhebliche Bedeutung sind. Wenn man aber, bevor an die Einführung der Fahrkartensteuer gedacht wurde, die Tabelle als maßgebend sowohl für das Publikum als auch für die Verwaltungen hinstellen konnte, so hat sie jetzt eigentlich nur noch ein Interesse für die Verwaltungen.

Was schließlich die voraussichtlichen allgemeinen Wirkungen der Beseitigung der Rückfahrkarten anlangt, so ergeben sich diese zum größten Teile aus dem unter a) Gesagten. Die dort geschilderten Nachteile fallen eben fort. Als geringfügiger Nachteil dürfte vielleicht in den Kauf genommen werden, daß mit dem zweimaligen Gange zum Schalter eine kleine Belästigung des Publikums verbunden ist. Verhandlungen, diese Unannehmlichkeit herabzumindern, sind bekanntlich von Erfolg gewesen. Man hat entweder seine Zuflucht zu den sogenannten Doppelfahrkarten (für Hin- und Rückfahrt, ohne Ermäßigung, innerhalb einer Zeitfrist von 2 Tagen) genommen, oder man gibt bei der Hinfahrt gleich den Fahrschein für die Rückfahrt mit aus. Solche Doppelfahrkarten bestanden bereits in Preußen bei der IV. Klasse, wobei ebenfalls keine Ermäßigung gewährt wurde. Die Einrichtung hat indessen den Vorteil, den die Verwaltungen von der Beseitigung der Rückfahrkarte haben, wieder dadurch aufgehoben, daß zahlreiche Fahrgeldreklamationen und Umschreibungen von neuem aufgetreten sind.

§ 3.

Der Einheitssatz in der I. Klasse.

Die Einheitssätze in der I. Klasse betrugen bis zum 1. Mai 1907:

	für Rückfahrkarten		für einfache Fahrt		
	P.-Z.	S.-Z.	Rd.-Hefte	P.-Z.	S.-Z.
Preußen	6	6	6,3	8	8,67
Sachsen	5,665	6,665	6,4	8	8,67
Bayern	6,65	7,75	6,5	8	9,1
Baden	5,7	6,8	6,5	8	9,1
Württemberg	5,7	6,8	6,5	8	9,1

Unter der allgemein geforderten Bedingung, daß die Einheitssätze durch die Tarifreform keine fühlbaren Verteuerungen erleiden sollten, ergab sich die Festsetzung von selbst. Da bei den einzelnen deutschen Verwaltungen die Taxen verschieden hoch waren, ohne sich erheblich voneinander zu unterscheiden, so lag der Gedanke nahe, die Sätze der preußisch-hessischen Bahn, einem Verkehrsgebiete mit 29 Millionen Einwohnern, zugrunde zu legen. Für die I. Kl. wurde indessen eine Erhöhung des halben kilometrischen Rückfahrkartensatzes um einen Pfennig und bei zusammenstellbaren Fahrscheinheften um 1,3 Pfennig für angemessen erachtet. Die relative Verteuerung begründete man einerseits damit, daß man hervorhob, sie passe sich dem Unterschied zwischen den Verhältnissen der verschiedenen sozialen Klassen besser an und ermögliche gleichzeitig eine fruchtbringende Ausnutzung der Zahlungskraft bemittelter Elemente der Bevölkerung. Denn im allgemeinen kann man wohl sagen, daß das Publikum, welches in Deutschland die erste Klasse benutzt — abgesehen von den höheren Eisenbahnbeamten und Reichstagsabgeordneten, d. h. Personen mit Freifahrkarten —, nur aus sehr wohlhabenden Leuten[1]), besteht. Durch die Preiserhöhung wurden also nur solche Personen getroffen, bei denen die Kosten der Fahrscheine selbst nur einen geringen Bruchteil der Gesamtreisekosten ausmachen. Und von diesen Reisenden bestand überdies ein großer Teil, besonders in West- und Süddeutschland, aus Ausländern, auf die naturgemäß nach dieser Richtung hin keine Rücksicht genommen zu werden brauchte.

Der Grund zur Benutzung der I. Klasse liegt nicht lediglich, wie vielfach angenommen wird, in dem Unterschied an Güte der

[1]) Die Zahl der gefahrenen Personen in der I. Kl. betrug 2681594. Die der Personenkilometer 262688391 in Preußen. (Siehe Betriebsbericht 1905.)

Wagenausstattung. Denn dieser ist ein zu geringfügiger, als daß die Bahnverwaltung berechtigt sein könnte, dafür eine erheblich höhere Preisforderung als Äquivalent zu verlangen. Wohl aber wurzelt der Wunsch nach einer solchen Klasse in dem Bestreben vieler Personen, mit möglichst wenig Mitreisenden zusammen zu fahren. Wird diesem Wunsche von seiten der Bahn aus Rechnung getragen, so ergeben sich für sie auch entsprechend höhere Kosten, die naturgemäß zu einem Recht auf Gegenleistung Veranlassung geben.

In der Hauptsache war indessen die Tatsache, daß die Rentabilität der I. Klasse infolge der mangelhaften Raumausnutzung eine äußerst geringe geworden war, entscheidend für die Preiserhöhung. Aus diesem Grunde hatte man bereits mehrfach die Frage in Erwägung gezogen, die I. Klasse überhaupt oder mindestens für eine Anzahl von Zügen zu beseitigen. Unter Zugrundelegung der Statistik für die Jahre 1884/85 berechnete Launhardt die Ausnutzung der verschiedenen Klassen für das Gebiet der preußischen Staatsbahnen, indem er die Zahl der Personenkilometer durch die Zahl der damals noch in den Statistiken veröffentlichten gefahrenen Platzkilometer dividierte[1]), und fand für die I. Klasse den Wert 10,87 % als Ausnutzungskoeffizient. Unter Benutzung dieses Resultates zur Feststellung der Transportkosten, gelangte er für die I. Klasse zu 10,70 Pf. pro Person und mithin zu einem Betrage, der weit über den Tarifsatz hinausging. Seit 1885 wurden ähnliche Berechnungen der Selbstkosten nicht mehr ausgeführt. Bis zum Jahre 1896 aber fanden noch Feststellungen der prozentualen Ausnutzung der Sitzplätze statt[2]). Im Betriebe der preußisch-hessischen Betriebsmittelgemeinschaft betrug die Ausnutzung der Plätze:

In der	I.	Klasse	10,4 %
- -	II.	-	20,6 -
- -	III.	-	24,2 -
- -	IV.	-	36,2 -

Unter Zugrundelegung dieser zuletzt veröffentlichten Zahlen gelangt man, wie im III. Abschnitt[3]) gezeigt werden soll, zu einem noch ungünstigeren Ergebnis für die Transportkosten in der I. Klasse und somit zum evidenten Beweise ihrer Unrentabilität. Dieses un-

[1]) Ein anderes Verfahren zur Bestimmung der Ausnutzung ist bei der Berliner Hochbahn üblich. Man dividiert dort die mittlere Reiselänge durch die Zahl der Platzkilometer für 1 Fahrgast und erhält auf diese Weise das Ausnutzungsverhältnis.

[2]) Siehe Lotz, Über Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900, S. 72.

[3]) Siehe Seite 73 ff.

günstige Resultat ist allerdings zum größten Teile darauf zurückzuführen, daß auch die Bauart[1]) der Wagen eine andere geworden ist, sowie, daß die I. Klasse gegenwärtig fast nur in Schnellzügen geführt wird. Die Zahl der von ihr zurückgelegten Platzkilometer ist daher infolge der allgemein gesteigerten Geschwindigkeit eine weit größere geworden, und infolgedessen das Ausnutzungsverhältnis ein noch ungünstigeres, als Launhardt es berechnet hatte.

Unter den bestehenden Betriebsverhältnissen ist es nicht möglich, die Ausnutzung der Plätze wesentlich zu bessern, weil die Eisenbahnen ihr Angebot der jeweilig herrschenden Nachfrage nicht schnell genug anpassen können. Betrachten wir, um dies zu verstehen, z. B. die Verhältnisse auf der Berliner Stadtbahn. Während zu gewissen Zeiten, z. B. in den Morgenstunden bis 11 Uhr, die Züge in der Richtung nach der Stadt sehr stark besetzt, in umgekehrter Richtung fast ganz leer gehen, findet in den Abendstunden das Gegenteil statt. Der Verkehr ist mithin ein unregelmäßiger und großen Schwankungen unterworfen. Daß hierdurch die Transportkosten in hohem Maße zunehmen, ist leicht einzusehen. Denn die Ausgaben für leerfahrende Züge sind dieselben wie für besetzte, während die Einnahmen im ersteren Falle auf Null herabsinken. Unter den bestehenden Betriebsverhältnissen, d. h. also beim Dampfbetrieb, ist die Bahn mithin nicht in der Lage, den Umfang ihrer Dienste dem jeweilig herrschenden Bedarf anzupassen. Voraussichtlich wird der elektrische Betrieb, der im Laufe der nächsten Jahre auf der Berliner Stadtbahn zur Einführung gelangen soll, in dieser Hinsicht zur Besserung der Verhältnisse beitragen. Daß dies innerhalb gewisser Grenzen möglich ist, lehren schon die Verhältnisse der Berliner Hochbahn[2]). Dort betrug in der Zählperiode vom 11. bis 16. Februar 1907:

Die mittlere Reiselänge . . . . . 3,777 km.

Die Zahl der gefahrenen Sitzplatzkilometer pro Person 7,33. Mithin ergibt sich die durchschnittliche Ausnutzung:

$$= \frac{\text{Mittlere Reiselänge}}{\text{Zahl der Sitzplatzkilometer pro Person}} = \frac{3{,}777}{7{,}333} = 52\,\%.$$

Der elektrische Betrieb gestattet, infolge seiner Eigenart, häufige Zugeinheiten hintereinander laufen zu lassen, ohne daß die

[1]) Siehe das Wagenverzeichnis vom Jahre 1906 der preußisch-hessischen Staatsbahnen, hrsg. v. Ministerium der öffentl. Arbeiten, Berlin; sowie III. Abschnitt.

[2]) Die Zahlen entstammen einer vertraulichen Mitteilung von seiten der Direktion der Berliner „Gesellschaft f. Untergrundbahn".

Kosten proportional mit der Zahl der Züge wachsen. Und rasch aufeinander folgende Zugeinheiten ermöglichen die Bewältigung von ruckweise auftretendem Massenverkehr, während die Kürze der Züge in Zeiten des Schwachverkehrs ein Minimum an Raumverschwendung gewährleistet. Die Folge der Preiserhöhung in der I. Klasse, hervorgerufen einmal durch die Tariferhöhung, besonders aber durch die Fahrkartensteuer, wird bestimmt eine Frequenzabnahme sein, und die Raumausnutzung wird damit voraussichtlich eine noch ungünstigere werden. Bis wieweit bei der einfachen Fahrt Verbilligungen eingetreten sind, ergibt sich aus der graphischen Darstellung im Anhang.

An eisenbahntechnischen Bestrebungen, zu besserer Raumausnutzung zu gelangen, hat es keineswegs gefehlt. Zuerst bemühte man sich, eine solche auf dem Wege zweckmäßiger Wagenkonstruktion zu erreichen; oder man verzichtete dort, wo augenscheinlich kein besonderer Bedarf vorlag, überhaupt auf die I. Klasse, indem man sie beispielsweise da, wo man eine IV. Klasse hatte, ausschaltete. Schließlich benutzte man sie nur noch als Reserveabteil für die II. Klasse, im Falle eines starken Zudranges. Alle Bestrebungen in dieser Richtung führten jedoch bisher noch nicht zu einem befriedigenden Ergebnis. In der 29. Sitzung des preußischen Abgeordnetenhauses vom 8. März 1907 teilte der Minister der öffentlichen Arbeiten mit, daß sich die Frequenz in der I. Klasse im Jahre 1906 sogar noch um 8% vermindert habe. Zum Teil ist vielleicht auch die Abnahme der Frequenz in den letzten Jahren auf die mehr und mehr um sich greifende Gewohnheit sehr wohlhabender Leute zurückzuführen, bei ihren Reisen weniger die Bahn als das eigene Automobil zu benutzen.

Da drängt sich uns unwillkürlich die Frage auf, ob es denn doch nicht zweckmäßig wäre, die I. Klasse ganz zu beseitigen, und, wie es in den Vereinigten Staaten von Nordamerika bereits der Fall ist, das Recht, besonders bequem ausgestattete Wagen laufen zu lassen, an Privatunternehmer zu verpachten. Die Eisenbahn könnte dann ihrerseits auf eine feste Einnahme rechnen und wäre von der steten Sorge wegen der Raumverschwendung befreit. Ein derartiges System besteht ja in Deutschland bereits bei der Einrichtung von Schlaf- und Speisewagen und in England bei den sogenannten „Pullmanncars“.

§ 4.

Der Einheitssatz in der II. und III. Klasse.

Nach Beseitigung der Rückfahrkarte mußte, wenn keine wesentliche Verteuerung eintreten sollte, an eine Ermäßigung der Einheitssätze in der II. und III. Klasse in allererster Linie gedacht werden. Über das Maß dieser Ermäßigung gingen die Meinungen der beteiligten Verwaltungen auseinander. Von verschiedenen Seiten waren Vorschläge gemacht worden, und besonders die sächsische Verkehrsverwaltung[1]) hatte die Frage zum Gegenstand eingehender Untersuchungen gemacht. Sie war dabei zu dem Ergebnis gelangt, daß sich die in Preußen gültigen halben Rückfahrkartensätze am besten für die allgemeine Einführung eignen würden. Denn einerseits hatten sich diese Sätze auf dem weitaus größten Gebiete der deutschen Bahnen bereits eingebürgert, und andererseits erschien die Übernahme im Hinblick darauf empfehlenswert, daß solchen nichtpreußischen Eisenbahnen, die an wenig günstigen Bau- und Betriebsverhältnissen litten[2]), eine kleine Erhöhung, wie sie in der Annahme der preußischen Sätze lag, nur angenehm sein konnte.

Durch Halbierung der Sätze würde sich ergeben:

	für die II. Kl.	III. Kl.	Schnellzugszuschlag
Preußen-Hessen	6 Pf.	4 Pf.	0,67 Pf.
Bayern	5,3	3,4	1,1
Sachsen	6	4	0,67
Württemberg	5,3	3,4	1,1
Baden	5,3	3,4	1,1
Reichsbahnen	5,3	3,4	1,1
Mecklenburg	6,33	4,67	1,1
Oldenburg { Fernverkehr	4,5	3	1
Oldenburg { Lokalverkehr	6	4	—
Pfalzbahnen	5,3	3,4	1,1

[1]) Siehe Denkschrift der sächsischen Regierung über die Personentarifreform, Seite 10—14.

[2]) Das auf 1 km Bahnlänge verwendete Anlagekapital beträgt nach den „Statuten der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands“ im Jahre 1905 (herausgegeben 1907):

	Mark
In Preußen	265 104
Bayern	252 520
Sachsen	365 000
Württemberg	349 411
Baden	409 514
Mecklenburg	84 572
Oldenburg	51 874

Abgesehen von dem oldenburgischen Binnenverkehr, wo die neu einzuführenden Sätze der II. und III. Klasse bereits bestanden, sind also überall, wie aus obiger Tabelle hervorgeht, erhebliche Verbilligungen der Fahrpreise eingetreten. Allerdings wird das reisende Publikum infolge der durch die Reichssteuer hervorgerufenen Verteuerung einstweilen davon keinen rechten Nutzen haben. Inwieweit die Verbilligungen durch die Fahrkartensteuer abgeschwächt werden, ergibt sich aus der graphischen Darstellung im Anhang.

Endgültig sind aber eingetreten folgende Verbilligungen[1]):

a) In Preußen, Hessen, Sachsen und Oldenburg bei Personenzügen und Eilzügen von mehr als 20 %, in den süddeutschen Staaten von mehr als 10 %.

b) In Preußen, Sachsen, Oldenburg und Hessen von ungefähr 20 % bei der II. Klasse.

Was die voraussichtlichen Wirkungen dieser Tarifverbilligungen anlangt, so kann mit ziemlicher Sicherheit auf eine Zunahme der Frequenz bei einfachen Fahrten in der II. und III. Klasse gerechnet werden.

Über die Abhängigkeit der Verkehrsmengen von der Höhe der Tarife hat man Gesetze aufzustellen gesucht. Das bekannteste „Reisegesetz“ wurde von Launhardt in seiner Abhandlung über die Theorie der Tarifbildung ausführlich entwickelt.

Durch eine Formel ausgedrückt, lautet es:

$$r = m \times \frac{(A - n)}{(B + y)^2}$$ [2])

Hierin bedeuten m, A und B gewisse, durch die Statistik zu bestimmende Konstanten, y den Fahrpreis und n die kilometrische Reisedichtigkeit bei der Länge x. Da Launhardt einen einheitlichen Preis pro Kilometer voraussetzt, d. h. also einen Entfernungstarif annimmt, so ist y, der Preis, ein Vielfaches von x, der Entfernung von n, und könnte also ebenso gut durch eine ähnliche Formel als Funktion von x dargestellt werden. Das Gesetz gibt uns mithin eigentlich nur eine Auskunft über die Abhängigkeit der Zahl der Reisen von deren Längen und nichts anderes. Ebensowenig gibt das von Lill aufgestellte Reisegesetz Aufschluß über die hauptsächlich in Frage kommenden Werte. Die Zahl der Reisen als Funktion

[1]) Siehe graphische Darstellungen im Anhang.

[2]) Archiv für Eisenbahnwesen 1890, Seite 9 und 31.

vom Preise ist auch dort nicht berücksichtigt[1]). Die wichtigsten frequenzsteigernden Momente werden bei beiden Gesetzen ganz unberücksichtigt gelassen. Die allgemeinen Reisekosten, die Fahrordnung, das Maß der Notwendigkeit einer Reise sind aber in der Tat Faktoren von immenser Bedeutung. Außerdem spielen zahlreiche Zufälligkeiten ebenfalls eine nicht zu unterschätzende Rolle. So ist z. B. zu verschiedenen Zeiten des Jahres die Reisedichtigkeit nicht gleich groß, trotzdem die Preise dieselben sind. Aus einer graphischen Darstellung der in den Jahren 1890/91 auf den preußischen Staatsbahnen gefahrenen Personen erhellt, wie verschieden die Dichtigkeit des Personenverkehrs in den verschiedenen Monaten ist. Ob nun die erwarteten Verkehrszunahmen derartige sein werden, daß die Einnahmeausfälle, mit denen die Verwaltungen rechnen müssen, und die auf der graphischen Darstellung erkennbar sind, ausgeglichen werden können, muß der Zukunft zur Entscheidung überlassen bleiben. Man darf nicht vergessen, daß eine Frequenzsteigerung im Verein mit einer Einnahmesteigerung außer von niedrigen Tarifen auch von einer Reihe von anderen Umständen abhängig ist:

a) Der Verkehr muß eine genügende Expansionskraft besitzen.

Ohne weiteres leuchtet ein, daß in den schwachbevölkerten, lediglich Landwirtschaft treibenden Gegenden Deutschlands ohne Handel und Industrie eine Verkehrszunahme über ein gewisses Maß hinaus selbst durch Tarifbewilligungen nicht erzielt werden kann. Es fehlt dort die zur Expansion notwendige Energie. Und in den dicht bevölkerten Landesteilen hat im Laufe der letzten Jahrzehnte ein solcher Aufschwung stattgefunden, daß auf eine fernere Zunahme nicht gut gerechnet werden kann. Für die nächste Zukunft liegt das Arbeitsfeld der Industrie mehr in der intensiven Entwicklung, dem inneren Ausbau, d. h. der Verminderung der Produktionskosten durch zweckmäßige Ausnutzung der Betriebskräfte, richtig durchgeführte Arbeitsteilung und Erfindung neuer Maschinen, Werkzeuge usw. Dies sind aber Momente, die in keinem unmittelbaren Zusammenhange mit der Verkehrsentwicklung stehen.

b) Der Erfolg einer Tarifermäßigung hängt ab von deren Umfang.

Sie wird um so stärker wirken, je erheblicher sie ist. Dies liegt aber nicht nur im Ermessen der Eisenbahn, sondern hängt ab von

[1]) Die Formel lautet $r = \frac{a^2}{x}$, wobei a eine aus der Statistik zu bestimmende Konstante, r die Zahl der Reisenden bei einer Länge von x km bedeutet.

der Höhe der bestehenden Transportpreise. Beträgt z. B. ein Einheitssatz 6 Pf., so kann eine Ermäßigung auf 4 Pf. einen großen Aufschwung des Verkehrs zur Folge haben. Ist aber der Satz schon auf einen Pfennig gefallen, so kann es sich bei einer Ermäßigung nur um Bruchteile eines Pfennigs handeln, und hierdurch wird natürlich keine erhebliche Verkehrssteigerung herbeigeführt werden. Gerade dieser Umstand spielt bei den vorliegenden Untersuchungen eine nicht zu unterschätzende Rolle. Denn in Deutschland sind, abgesehen von Rußland, Österreich, Ungarn, wo Zonentarife eingeführt sind, die niedrigsten Sätze der Welt. In England, dessen Eisenbahnpolitik man keineswegs als verkehrsfeindliche bezeichnen darf, beträgt der niedrigste kilometrische Einheitssatz 6,75 Pf., in Deutschland, abgesehen von dem ungefähr einen Pfennig betragenden Ausnahmetarife, 2 Pf. für die IV. Kl. Bei einer noch weiteren Ermäßigung könnte es sich mithin nur um recht unbedeutende Beträge handeln. Und diese würde das Gesamtergebnis einfach schmälern. Hier liegt einer der wichtigsten Gründe, weshalb die deutschen Eisenbahnverwaltungen nicht in der Lage sind, bei dem bestehenden Klassensystem die Tarife noch weiter zu ermäßigen.

c) Die Verkehrssteigerungen müssen innerhalb des sogenannten Intensitätsmaximums liegen.

Hierunter versteht man die Grenzen, innerhalb welcher der Verkehr noch mit den vorhandenen Betriebsmitteln und Anlagen bedient werden kann. Oder mit anderen Worten, innerhalb der Intensitätsgrenze sind keine neuen Anschaffungen, Neuanlagen usw. erforderlich. Wird die Grenze dagegen überschritten, so kann eine Frequenzzunahme unter Umständen recht erhebliche Ausfälle mit sich bringen[1]). Wenn hervorgehoben wird, daß in Anbetracht der mangelhaften Ausnutzung des Wagenmaterials diese Gefahr nicht zu befürchten ist, so beruht die Behauptung auf einem Irrtum[2]). Bei der festgestellten gegenwärtigen Ausnutzung handelt es sich um eine Durchschnittszahl. Jeder, der etwas von Statistik versteht, weiß, wie Durchschnittszahlen entstehen, und weiß, wann man in vielen Fällen auf ihre Grundlagen zurückgehen muß, wenn man nicht zu vollständig falschen Schlüssen gelangen will. Eine durchschnittliche Besetzung z. B. von 25 % kann auf die verschiedensten Ursachen zurückgeführt werden. Die Hälfte der Züge kann mit einer Besetzung von 50 %, die andere leer gefahren werden, es kann aber

[1]) Siehe Ulrich, Personentarifreform und Zonentarife, Seite 33.

[2]) Auf diesem Irrtum beruhen die Reformvorschläge von Perrot, Hertzka und Engel. Siehe Ulrich, Personentarifreform und Zonentarif, Seite 16 u. ff.

auch ein Teil der Züge nahezu voll und ein anderer, größerer Teil leer sein, und ebenfalls kann derselbe Zug bei Beginn der Fahrt nahezu voll besetzt, am Ende fast leer sein. Der Personenverkehr ist, wie hieraus hervorgeht, im höchsten Maße unregelmäßig und die Besetzung der Züge eine sehr verschiedene. Wer also annimmt, daß sie immer der Durchschnittszahl entspräche, irrt sich gründlich. Und selbst wenn der Verkehr sich steigerte, so würden diese Unregelmäßigkeiten damit doch niemals beseitigt werden, sondern dieselben bleiben. Denn man wird nicht annehmen dürfen, daß sich die Sommerreisen verschieben würden, oder daß bei in der Regel stark besetzten Zügen der Zudrang sich vermindern würde. Kurz, daß eine gleichmäßigere Verteilung der Frequenz eintreten würde, ist nicht wahrscheinlich!

Hieraus geht hervor, daß die Bahnen, die schon jetzt vielfach nicht in der Lage sind, die Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen, in diesem Falle zu umfangreichen Neuanschaffungen veranlaßt sein würden, und die Intensitätsgrenze würde aller Wahrscheinlichkeit nach um ein erhebliches überschritten werden.

§ 5.

Der Einheitssatz in der IV. (III b) Klasse.

Der wichtigste Fortschritt der Personentarifreform vom 1. Mai lag ohne Zweifel in der allgemeinen Einführung einer 2 Pf.-Klasse für das ganze Reichsgebiet. Unbestritten ist dies ein Moment von allerhöchster volkswirtschaftlicher Bedeutung, weil damit eine Verkehrsgelegenheit von außerordentlicher Billigkeit geschaffen wurde. Denn übertroffen wird der 2 Pf.-Tarif an Billigkeit nur noch von einigen Ausnahmetarifen (wie z. B. in Sachsen, wo im Falle der Benutzung sogenannter Arbeiterwochenkarten der Fahrpreis pro km 1 Pf. beträgt).

a) Materielle Gesichtspunkte.

In Preußen bestand die 2 Pf.-Klasse bereits seit langer Zeit und hatte sich als eine äußerst wirtschaftliche Maßregel im Interesse der Bevölkerung bewährt. Auch in Hessen wurde, als die Betriebsgemeinschaft im Jahre 1896 zustande kam, dieser Tarif eingeführt und gelangte in kurzer Zeit zu allgemeiner Beliebtheit, einmal bei der Bevölkerung wegen seiner außerordentlichen Billigkeit, dann aber ebenfalls bei den Verwaltungen wegen der hohen Rentabilität. Oldenburg, Mecklenburg und Sachsen hatten die Einrichtung mit übernommen, in Sachsen allerdings mit der Einschränkung, daß an

Sonn- und Feiertagen eine 2 Pf.-Klasse nicht geführt werden sollte. Dies geschah im Hinblick auf den ursprünglichen Zweck der Einrichtung, nämlich dem Markt- und Arbeiterverkehr und nicht dem Vergnügungsverkehr zu dienen. In ganz Süddeutschland dagegen kannte man eine so billige Reisegelegenheit wie im Norden nicht. Bayern, Württemberg, Baden sowie die Reichslande hatten als niedrigste Sätze 2,65 Pf. pro km für die Hin- und Herfahrt und 3,4 Pf. für die einfache Fahrt in Personenzügen. Über die Notwendigkeit, hier ebenfalls die 2 Pf.-Klasse zur Einführung zu bringen, war man seit langer Zeit einig, dagegen herrschten über die Mittel zur Erreichung dieses Zieles verschiedene Meinungen. Das verhältnismäßig schnell eine den Wünschen entsprechende Lösung gefunden wurde, ist größtenteils auf Rechnung der am 1. August 1906 in Kraft getretenen Reichsfahrkartensteuer zu setzen. Da die Mehrheit des Reichstages[1]) der Ansicht war, daß gerade diese Steuer eine überaus günstige Gelegenheit bot, die wirtschaftlich schwachen Elemente der Bevölkerung auf Kosten der Bemittelteren zu entlasten, so beschloß man, den 2 Pf.-Tarif steuerfrei zu lassen. In den süddeutschen Staaten war man daher vor die Wahl gestellt, entweder ein Tarifsystem weiter bestehen zu lassen, wobei alle Reisenden ausnahmslos besteuert wurden, oder wenigstens einen reichsgesetzlich steuerfreien Tarif wie in Norddeutschland zu schaffen. Und da es aus politischen und sozialen Gründen nicht ratsam erschien, die süddeutsche Bevölkerung in eine wesentlich ungünstigere Lage zu stellen wie die norddeutsche, so entschloß man sich zur allgemeinen Einführung des in Frage kommenden Tarifs. Hierin lag gewiß ein recht wesentlicher Schritt zur besseren Verteilung der Lasten! —

Für Süddeutschland ist dadurch die Freizügigkeit der Bevölkerung erweitert worden. Darüber, ob die Freizügigkeit der Bevölkerung durch die staatlichen Verkehrsanstalten tunlichst erleichtert werde, gehen die Ansichten der politischen Parteien allerdings recht weit auseinander. Obgleich man unbedingt zugeben muß, daß Erleichterungen des Verkehrs als ein zu erstrebendes Ziel aufgefaßt werden mussen, drängt sich doch eine Reihe von Einwänden auf, an denen wir nicht stillschweigend vorübergehen können. Zunächst stößt man da auf einen tiefgehenden Interessengegensatz zwischen den verschiedenen Erwerbsgruppen, Handel und Großindustrie auf der einen Seite und Klein-Gewerbe auf der andern[2]). Die Industrie

[1]) Siehe I. Abschnitt, § 4—8.

[2]) Siehe Lotz, Personentarifreform, Seite 85 u. ff.

hat ein Interesse an möglichst billigen Verkehrsgelegenheiten, da sie ihr die Zuführung von Arbeitskräften erleichtert. Bei ihr kommen die Vorteile sowohl den Arbeitnehmern als auch den Arbeitgebern zugute. Dagegen ändert sich die Sachlage beim Klein-Gewerbe. Dort werden die bessergestellten Arbeiter, die sich eine höhere Lebenshaltung errungen haben, durch Zuzug fremder Arbeiter in die Gefahr gebracht, aus ihrer Position gedrängt zu werden. Beim Klein-Gewerbe gehen also die Interessen der Arbeitnehmer und -geber keineswegs wie bei der Großindustrie Hand in Hand. Besonders starke Gegnerschaft findet die Tarifverbilligung des Personenverkehrs aber bei den ländlichen Großgrundbesitzern. Denn sie, die heute schon ohnehin an der „Leutenot", d. h. Arbeitermangel, zu leiden haben, befürchten von einer Tarifverbilligung eine noch stärkere „Landflucht".

Die Motive, worauf diese Landflucht zurückzuführen ist, sind recht mannigfacher Natur.

Der französische Schriftsteller Jean Guillon äußert sich darüber in sehr eingehender Weise. Obwohl sich seine Arbeit auf die Zustände in Frankreich bezieht, kann man in ihr eine Reihe von wesentlichen Gesichtspunkten finden, die viel dazu beitragen, die Landarbeiterfrage auch in Deutschland besser zu verstehen. Guillon klagt darüber, daß bisher fast alle Untersuchungen über den so überaus wichtigen Gegenstand an dem Fehler krankten, daß sie die Sache entweder nur oder vorwiegend von einer Seite aus beleuchteten, die sich jedesmal aus dem sozialpolitischen Standpunkt des Verfassers ergab. In „L'émigration des campagnes vers des villes" ordnete Guillon die verschiedenen Ursachen der Landflucht, die er im wesentlichen als im Fortschritt der Kultur liegend bezeichnete, nach allgemeinen Gesichtspunkten in:

a) wegtreibende Ursachen (causes impulsives),
b) anziehende Ursachen (causes attractives).

Beide Gruppen zerlegte er in „causes économiques" und „causes morales et sociales". Unter a) verstand er: „toutes celles qui rendent la vie impossible, difficile ou simplement monotone à l'habitant des campagnes et, par suite, contraignent ou tout au moins l'incitent à déserter les champs pour les centres urbains."

Guillon rechnete hierzu:

1. Die Arbeitslosigkeit während der Wintermonate.
2. Die zunehmende Tätigkeit landwirtschaftlicher Maschinen.
3. Die geringe Aussicht auf selbständige Existenz auf dem Lande.
4. Die mangelhaften Erziehungsmöglichkeiten auf dem Lande.

5. Die Preisrückgänge landwirtschaftlicher Erzeugnisse.
6. Die Wertverminderung von Grund und Boden.
7. Die geringen Löhne in der Landwirtschaft.
8. Das Zunehmen des Großgrundbesitzes auf Kosten des Mittel- und Kleinbesitzes.
9. Die Eintönigkeit des Landlebens.

Unter b) verstand Guillon: „celles qui, faisant miroiter aux yeus des populations rurales les avantages réels ou illusoires de la vie urbaine sur la vie des champs, incitent les campagnards à déserter leurs villages pour venir vivre dans les villes."

Hierzu wurden gerechnet:

1. Der Aufschwung von Industrie, Gewerbe und Handel in den Städten.
2. Die damit in Zusammenhang stehenden höheren Löhne in den Städten.
3. Das mit zunehmender Intelligenz wachsende Bedürfnis nach Kulturwerken, wie es nur in den Städten befriedigt werden kann.
4. Die Entwicklung der Verkehrsmittel.
5. Die Tarifermäßigungen im Vorortverkehr.
6. Die leichten Erwerbsmöglichkeiten für Frauen in den Städten.
7. Der Militärdienst und seine Folgen.

Um den Umfang der Landflucht zu charakterisieren, bedient sich Guillon einer Äußerung von Sering. Auf Seite 288 findet sich folgender Passus:

„Un des hommes qui ont le mieux étudié la situation agricole de l'Allemagne, le professeur Sering, constatant les immenses migrations des ouvriers de la campagne Saxonne vers les centres industriels, des ouvriers de la Prusse occidentale vers la Saxe, des Polonais vers la Poméranie, pouvait dire qu'elles dépassent en importance, au point de vue de la masse en mouvement, les grandes migrations barbares qui se sont produites en Europe il y a quinze siècles."

Als Folge einer fortgesetzten Landflucht befürchtet man eine allgemeine körperliche und sittliche Degeneration des Volkes. Vielfach wird behauptet, daß das Land den sogenannten „Jungbrunnen" für die Bevölkerung der Großstädte bildet. Die zuziehende Landbevölkerung soll es sein, die dem durch ungesunde und unnatürliche Lebensweise geschwächten Menschenmaterial der Städte frisches Blut zuführt, und durch diesen Zuzug erklärt sich zum großen Teil das schnelle Anwachsen der Großstädte während der letzten Jahrzehnte. Man erblickt also darin geradezu eine Gefahr

für das gesamte Volksleben, daß das platte Land sich gar zu sehr entvölkert und die Städte anschwellen[1]).

Bis zum gewissen Grade sind diese allgemeinen Befürchtungen und insbesondere auch die der deutschen Landwirte berechtigt. Ob aber durch höhere Tarife die Landflucht wirklich eingedämmt werden würde, muß doch als recht fragwürdig hingestellt werden. Überdies haben, was Norddeutschland anlangt, die Verhältnisse überhaupt keine Änderung erfahren, da der 2 Pf.-Satz dort schon seit geraumer Zeit bestanden hatte. In Süddeutschland existierte zwar ein derartiger Tarif noch nicht, dafür aber hatte man eine Reihe von Vergünstigungen für Massentransporte eingeführt, die eine ähnliche Wirkung haben mußten.

b) Formelle Gesichtspunkte.

Wenn man in materieller Hinsicht die allgemeine Einführung des 2 Pf.-Tarifes unbestritten als einen weitgehenden Fortschritt bezeichnen kann, so darf dies in formeller Beziehung nur mit einem gewissen Vorbehalt geschehen. Bayern und Baden haben sich bekanntlich nicht dazu entschließen können, die IV. Klasse, wie sie in Norddeutschland bestand, d. h. also ein Beförderungsmittel mit Stehplätzen, zu übernehmen, und damit das Zustandekommen einer vollständigen Einheit verhindert. Statt dessen haben sie eine sogenannte IIIb-Klasse, d. h. eine dritte Klasse mit Sitzplätzen in Personenzügen, zum Kostensatz von 2 Pf. im Gegensatz zur IIIa-Klasse, d. h. der dritten Klasse in Schnell-Eilzügen, eingeführt. Wie im historisch-politischen Teil[2]) eingehend auseinandergesetzt wurde, waren es weniger volkswirtschaftliche als vielmehr fiskalische Interessen, die diese ungünstige Entscheidung herbeigeführt haben. Im großen und ganzen handelt es sich eigentlich nur um eine mehr oder weniger äußerliche Frage, eine „Pinselfrage", wie sie der verstorbene württembergische Staatsminister von Soden ganz richtig bezeichnete. Denn im Wesen stimmen beide Systeme miteinander überein, d. h. sowohl in der IV. als auch in der III. Klasse besteht die Möglichkeit, zum Satze von 2 Pf. pro Kilometer in Personenzügen zu fahren. Und in den Schnellzügen, wo niemals die IV. Klasse

[1]) Daß ein Übergang von der Beschäftigung mit dem Ackerbau zur industriellen Betätigung nicht immer mit einer sittlichen und körperlichen Degenerierung des Volkes verbunden zu sein braucht, lehrt das Beispiel Englands. Dort hat sich der in Betracht kommende Übergang vollzogen, und man kann doch gewiß nicht sagen, die Folgen wären ungünstige gewesen. (Anm. d. Verf.)

[2]) Siehe § 5—8, I. Abschnitt.

geführt wurde, trat in Bayern und Baden die IIIa-Klasse an die Stelle der III. Klasse in den anderen Staaten. Der Unterschied zwischen den beiden Systemen ist also lediglich zu suchen in der Einrichtung beider Wagenarten und Benennung, nicht in der Tarifierung. In der IV. Klasse befinden sich allerdings Stehplätze, während die IIIb-Klasse eine derartige Einrichtung nicht hat. Ungefähr die Hälfte der Reisenden würde bei voll besetztem Abteil die Reise ganz oder teilweise stehend zurücklegen müssen, ein Einwand, dem man indessen, selbst wenn er auf den ersten Blick hin berechtigt erscheinen möchte, keine zu große Bedeutung beilegen darf. Denn ein Blick auf das prozentuale Ausnutzungsverhältnis in der IV. Klasse und die Tatsache, daß die IV. Klasse in den seltensten Fällen für längere Reisen, sondern meistens für kürzere Fahrten benutzt wird, zeigen, daß dieser Nachteil meistenteils nicht sehr fühlbar sein wird. In der Regel wird sich denn auch, wenn auch nicht immer gleich zu Anfang der Reise, so doch im späteren Verlaufe, den Fahrgästen für größere Strecken die Gelegenheit bieten, Sitzplätze zu erlangen.

Die Beförderungsstrecke für eine Person, d. i. die bei einer Fahrt im Durchschnitt zurückgelegte Wegstrecke, betrug nach dem Betriebsbericht der Preußisch-Hessischen Staatsbahn im Jahre 1905:

Für die	I.	Klasse	97,96	km
- -	II.	-	29,04	-
- -	III.	-	20,56	-
- -	IV.	-	23,00	-

Diese Zahlen ergaben sich, indem man die Gesamtzahl der geleisteten Personenkilometer durch die Gesamtzahl der beförderten Personen dividierte. Zur Kritik dieser Werte mag darauf hingewiesen werden, daß der gesamte Stadt- und Vorortverkehr sowie der Schüler- und Zeitkartenverkehr bei dieser Aufzählung mit einbegriffen war. Will man aber ein zuverlässigeres Verhältnis der durchschnittlichen Beförderungsstrecke für die verschiedenen Klassen feststellen, so darf nur der Verkehr Berücksichtigung finden, bei dem alle vier Klassen geführt werden, und das ist der Fernverkehr. Die Zahl der im Stadt- und Vorortverkehr, Zeit- und Schülerkartenverkehr gefahrenen Personen und Personenkilometer ist daher in Abzug zu bringen.

In der I. Klasse wurden überhaupt gefahren 2 681 594 Personen und 262 688 391 Personenkilometer. Es kommen in Abzug 992 240 Personen und 14 740 017 Personenkilometer für den Verkehr auf Zeitkarten. Übrig bleiben 1 689 354 Personen und 247 948 374 Personenkilometer. Hieraus ergibt sich die durchschnittliche Be-

förderungslänge zu *145,9 km*. In der II. Klasse wurden überhaupt gefahren 77 584 304 Personen und 2 253 281 438 Personenkilometer. In Abzug kommen 465 718 Personen und 152 047 690 Personenkilometer für den Stadt- und Vorortverkehr, 465 718 Personen und 2 593 740 Personenkilometer für den Schülerverkehr sowie 33 860 477 Personen und 347 781 866 Personenkilometer für den Zeitkartenverkehr. Übrig bleiben 27 672 365 Personen und 1 750 858 162 Personenkilometer. Hieraus ergibt sich die durchschnittliche Beförderungslänge zu *63,48 km*. In der III. Klasse wurden überhaupt gefahren 341 473 141 Personen und 7 020 754 350 Personenkilometer. Hiervon kommen in Abzug 84 848 105 Personen und 793 775 236 Personenkilometer für den Stadt- und Vorortverkehr, 8 266 200 Personen und 75 613 471 Personenkilometer für den Schülerverkehr sowie 107 364 091 Personen und 1 159 045 231 Personenkilometer für den Zeitkartenverkehr. Übrig bleiben 140 994 665 Personen und 4 992 330 612 Personenkilometer. Die durchschnittliche Beförderungslänge ist also *35,7 km*. Für die IV. Klasse ist dieser Wert *23,00 km*.

Aus dieser ergänzten und berichtigten Berechnung geht zur Evidenz hervor, daß die IV. Klasse im allgemeinen nur für kurze Reisen benutzt wird. Der wichtigste Einwand dagegen ist daher nur ein scheinbarer! Wenn man schließlich die Einrichtung der IV. Klasse als eine wenig menschenwürdige bezeichnen sollte, so beruht diese Behauptung größtenteils auf einer unzutreffenden Vorstellung. Das Urteil darf sich dabei natürlich nicht auf Wagen älterer Konstruktionsart oder solche Fahrzeuge, die in Zeiten starken Verkehres zur Aushilfe mit herangezogen werden, stützen. Die neueren Wagen IV. Klasse sind durchaus so, daß der Aufenthalt darin ganz behaglich genannt werden kann. Sie sind mit größeren Fenstern, mit guten Beleuchtungs- und Heizungsanlagen, Klosetts versehen und etwa $^2/_3$ der vorhandenen Plätze sind Sitzplätze.

§ 6.

Die Schnellzugszuschläge.

a) Kilometrische Zuschläge und Reformvorschlag. Im I. Abschnitt[1]) wurde bereits darauf hingewiesen, daß besonders bei den kilometrischen Schnellzugszuschlägen erhebliche Verschiedenheiten in Deutschland bestanden. Es erhoben:

[1]) Siehe § 5—9, I. Abschnitt.

	I. Kl. pro km	II. Kl. pro km	III. Kl. pro km
Bei einfachen Fahrkarten:			
Preußen	1 Pf.	0,67 Pf.	0,67 Pf.
Sachsen	1	0,67	0,67
Die süddeutschen Staaten	1	1	1
Bei Rückfahrkarten:			
Preußen	0	0	0
Sachsen	1	1	1
Bayern, Baden, Württemberg	1,1	1,1	1,1

Während die bayrischen, württembergischen und badischen Bahnen diesen Zuschlag bei Rückfahrkarten für beide Richtungen erhoben, brachten die Reichsbahnen ihn bei Rückfahrkarten II. und III. Klasse nur einmal in Ansatz und rechneten für die Rückfahrkarten I. Klasse einen besonderen Satz von 1,9 Pf. In Baden kam außerdem noch die wichtige Ausnahmebestimmung hinzu, daß beim Kilometerheft überhaupt kein Zuschlag erhoben wurde. Bei einer Anzahl besonders gut ausgestatteter, mit Speise- und Schlafwagen versehener Schnellzüge, sogenannter Durchgangszüge, wurde außerdem noch die Platzgebühr erhoben. Die neue Tarifordnung beseitigte alle kilometrischen Schnellzugszuschläge, ließ aber an die Stelle der bisherigen Platzkarten in D-Zügen in ähnlicher Weise zonenmäßig abgestufte Schnellzugsgebühren treten. Das Schema der Staffelung lautet:

		I. u. II. Kl.	III. Kl.
In der I. Zone	bis 75 km	0,50 M	0,25 M
- - II. -	75—150 -	1,00 -	0,50 -
- - III. -	über 150 -	2,00 -	1,00 -

Auf Seite 93 soll nachgewiesen werden, daß ein Staffeltarif mit fallender Skala, vom Transportkostenstandpunkte aus betrachtet, der gerechteste ist. Nun ergibt aber der eingeführte Schnellzugszonentarif, im Verein mit dem kilometrischen Tarif, Einheitssätze, die mit der Länge der zurückgelegten Strecke fallen, und ist somit nichts anderes als ein Staffeltarif mit fallender Skala. Die Behauptung erhellt aus folgender Tabelle:

III. Klasse	Entfernung km	Fahrpreis M	Einheitssatz Pf.
Schnellzüge:	200	7,00	3,5
-	300	10,00	3,33
-	400	13,00	3,025
-	500	16,00	3,020

Außer den direkten, ausschließlich dem Durchgangsverkehr dienenden Schnellzügen, sind noch andere Züge eingeführt worden, die zwar mit gleich hoher Geschwindigkeit fahren, indessen aber

mehr den Bedürfnissen des lokalen Verkehrs dienen sollen. Derartige Einrichtungen bestanden bereits in den süddeutschen Staaten und führten die Bezeichnung „Eilzüge“ oder „Beschleunigte Personenzüge“. Der Wunsch nach einer möglichst großen Zahl derartiger Züge wird, wie leicht erklärlich ist, ein dringender sein[1]).

b) Die Berechtigung der Schnellzugszuschläge[2]) ist besonders in der letzten Zeit mehrfach Gegenstand eingehender Erörterungen in der Fachliteratur gewesen. Dabei zeigte sich, daß die Meinungen über diesen Gegenstand sehr auseinandergingen, und daß eine Reihe von bisher noch wenig berücksichtigten Gesichtspunkten mit herangezogen werden mußte.

Eine Rechtfertigung finden die Zuschläge zunächst in dem Wertunterschied, der tatsächlich zwischen den Transportleistungen von Schnell- und Personenzügen besteht.

Der Wert einer Transportleistung kann zunächst gemessen werden an dem Vorteil, den der Benutzer der Leistung davon hat. Ohne weiteres wird man zugeben müssen, daß Schnellzüge für den Reisenden einen höheren Wert haben als Personenzüge. Allein schon im Hinblick auf die kürzere Fahrtdauer bieten sie dem Betreffenden eine positive Geldersparnis. Man vergegenwärtige sich nur den Fall, daß Jemand infolge der Benutzung von Personenzügen in die Lage versetzt wird, an einem Orte übernachten zu müssen. Ohne Zweifel wird er Ersparnisse machen, wenn er die Möglichkeit hat, noch an demselben Tage den Ausgangspunkt oder das Ziel seiner Reise zu erreichen. Ferner bietet die Möglichkeit, gute Anschlüsse zu erreichen und auf diese Weise Zeit zu gewinnen, ebenfalls ein Moment, das nicht unterschätzt werden darf. Denn in der Tat werden bei der Zusammenstellung der Fahrpläne die Schnellzüge in erster Linie berücksichtigt. Und schließlich treten noch eine Reihe von weniger wichtigen, aber immerhin nennenswerten Vorteilen auf, die mit Schnellzügen[3]) verbunden sind. So werden z. B. in den Schnellzügen in der Regel Wagen neuerer Bauart sein, deren Lauf ruhiger und deren Ausstattung bequemer ist.

[1]) Nach Versicherungen des Ministers der öffentlichen Arbeiten in Preußen sollen ca. 30 % aller Schnellzüge zuschlagsfrei bleiben. (Stenographischer Bericht des Abgeordnetenhauses 1906, Seite 1973.)

[2]) Zurzeit bestehen in Österreich, Ungarn, Italien, Rußland, Dänemark und Schweden Schnellzugszuschläge. Dort, wo keine bestehen, in England, Frankreich, Belgien, Amerika und Holland, ist dies lediglich darauf zurückzuführen, daß die normalen Personentarife bereits außerordentlich hoch sind.

[3]) In der Regel führen sie Schlaf- und Speisewagen.

Alles dieses sind Momente, die ohne Zweifel einen rein materiellen Wert in sich tragen, und somit liegt wohl Grund vor, dafür eine besondere Gegenleistung zu verlangen.

Die Frage, ob die Kosten der Transportleistungen selbst bei Schnellzügen steigen, kann man noch nicht als endgültig gelöst betrachten. In einer Abhandlung, welche im Jahre 1906 in der Zeitschrift für die gesamten Staatswissenschaften[1]) aus der Feder eines badischen Eisenbahntechnikers, Alfred Schneider, erschien, wurde versucht nachzuweisen, daß vom Standpunkte des Grundsatzes der Leistung und Gegenleistung die Schnellzugszuschläge sich nicht rechtfertigen ließen. Schneider berechnete die Selbstkosten für einen Zugkilometer in Schnellzügen zu 3,86 M, in Personenzügen zu 3,99 M und zog hieraus seine Schlußfolgerungen. Die Untersuchungen müssen indessen mit einiger Vorsicht aufgenommen werden, weil der Verfasser die Selbstkosten nur für einen besonderen Fall berechnete. Seiner Abhandlung lag als Versuchsstrecke die Linie Karlsruhe—Offenburg zugrunde, eine Strecke mit fast gar keinen Steigungen und mit einem sehr regen Schnellzugsverkehr. Mithin ein Fall, der schwerlich zur Verallgemeinerung dienen konnte! Hätte der Verfasser eine Strecke mit größeren Steigungen zum Ausgangspunkte seiner Untersuchungen gemacht, so wäre er höchstwahrscheinlich zu anderen Resultaten gelangt. Ebenfalls drückt der im untersuchten Falle vorliegende lebhafte Schnellzugsverkehr das Ergebnis zugunsten des vom Verfasser Bewiesenen. Das Resultat der Untersuchung ist daher mindestens anfechtbar. Der Verfasser beanspruchte auch selbst, wie aus einer Note auf Seite 25 hervorgeht, für seine Arbeit nur eine theoretische Bedeutung, und zwar insofern, als er glaubte, daß sie in methodischer Hinsicht einen Fortschritt bedeutet.

Nicht ganz von der Hand weisen läßt sich allerdings der Einwand gegen Zuschläge, daß die Kürzung der Fahrtdauer gewisse Vorteile mit sich bringt. Es werden z. B. Betriebspersonal und rollendes Material besser ausgenutzt, und nicht unerhebliche Ersparnisse an Beleuchtungs- und Wagenheizungskosten können gemacht werden. Indessen treten auf der andern Seite wieder neue wesentliche Mehrkosten bei Schnellzügen auf infolge:

a) der höheren Geschwindigkeit und des daraus sich ergebenden Mehrbedarfs an Heizmaterialien.

[1]) A. Schneider, Zur Rentabilitätsberechnung der Personen- und Güterzüge. Zeitschrift für die gesamten Staatswissenschaften 1906, I. Heft.

b) der größeren Abnutzung des Materials, die proportional mit dem Quadrate der Geschwindigkeit wächst.

c) der Mehrkosten der Schnellzugslokomotiven usw.

d) der Tatsache, daß nach den Bestimmungen der Betriebsordnung die zulässige Achsenzahl bei Schnellzügen bedeutend geringer ist als bei Personenzügen. Stellt sich also ein die Achsenzahl überschreitendes Verkehrsbedürfnis heraus, so kann diesem nur durch Einstellung von Ergänzungszügen Rechnung getragen werden, nicht aber durch einfaches Anhängen von Wagen wie bei Personenzügen. Dadurch erwachsen erfahrungsgemäß fast doppelte Kosten.

Unter Berücksichtigung dieser letztgenannten Momente gelangte Launhardt[1]) zu wesentlich anderen Ergebnissen als Schneider. Als berechtigte Höhe des Fahrgeldes für Schnellzüge und Personenzüge und für verschiedene Entfernungen fand er:

	III. Klasse		II. Klasse	
km	P.-Z.	S.-Z.	P.-Z.	S.-Z.
200	5,81	9,89	10,69	17,22
2000	29,22	53,14	58,17	99,79

Da indessen die Höhe der in Frage kommenden Werte außer von den Transportkosten noch von einer Reihe anderer Umstände allgemein sozialer Natur abhängt, so kann auch in den Launhardtschen Darlegungen kein vollgültiger Gegenbeweis des von Schneider hergeleiteten Ergebnisses erblickt werden.

Endgültig entschieden wird die Frage der Kosten des Schnellzugsverkehrs erst sein, wenn es gelungen ist, für sämtliche verschiedenen Zuggattungen die Kosten festzustellen. Hierzu sind nach Launhardt die bisher veröffentlichten statistischen Nachweise der Betriebsergebnisse nicht ausreichend. Bei der erreichten Ausbildung des Betriebes hält Launhardt, wie er mir persönlich mitteilte, die Zuggattung für die Selbstkosten als von einschneidenderem Einfluß als die Wagenklasse. Er hält z. B. die Transportkosten eines Personenkilometers III. Klasse eines D-Zuges für erheblich größer als die eines Personenkilometers II. Kl. des Personenzuges. Für eine zutreffende Feststellung der Kosten der einzelnen Zuggattungen und Wagenklassen müßten s. E. besondere Erhebungen von seiten der Betriebsinspektion vorgenommen werden; erst dann würde sich ergeben, ob die Kosten der Schnellzüge größer oder kleiner sind als die der Personenzüge.

[1]) Archiv f. Eisenbahnwesen 1890, Seite 95.

Von den Gegnern der Schnellzugszuschläge wird gewöhnlich noch darauf hingewiesen, daß es als eine soziale Ungerechtigkeit empfunden werden müßte, gewisse Züge, selbst wenn der Fahrpreis ein höherer ist, schneller fahren zu lassen als andere und auf diese Weise den bemittelteren Klassen besondere Vergünstigungen zuteil werden zu lassen, die Jeder beanspruchen könnte. Alle Züge müßten die gleiche Geschwindigkeit haben, und zwar diejenige, die mit der erforderlichen Betriebssicherheit vereinbar ist. Bei dieser Argumentation wird jedoch übersehen, daß nicht nur die verschieden hohe Fahrgeschwindigkeit der Züge den Zeitunterschied bedingt, sondern vielmehr der Aufenthalt auf zahlreichen Haltestellen und Stationen, wo Personenzüge oft geraume Zeit auf Anschlüsse warten müssen. Und dieser Aufenthalt ist unvermeidlich, wenn die Züge ihren eigentlichen Zweck, die Bedienung des lokalen Verkehrs, erfüllen sollen.

§ 7.

Die Ausnahmetarife.

Bei den beteiligten Verwaltungen bestand schon seit geraumer Zeit allseitiges Einverständnis darüber, daß von den Ausnahmetarifen nur diejenigen beibehalten werden sollten, die zur Wahrung wichtiger Interessen allgemein sozialer Natur dienten, und daß insbesondere diejenigen Ausnahmen beseitigt werden sollten, die in ihren Grundlagen von dem neuen Tarifschema abwichen, oder solche, die Wettbewerbsverhältnisse in ungünstiger Weise zu beeinflussen drohten.

An Vereinfachungsbestrebungen hatte es nicht gefehlt. Soweit die Lage der Reisenden sich dadurch besserte, wurden sie selbstverständlich dankbar entgegengenommen; anders war die Aufnahme da, wo die Vereinfachung gewisse Verteuerungen mit sich brachte. Dort zeigte sich im allgemeinen oft ein Mangel an Verständnis dafür, daß der Nutzen, den die Allgemeinheit von einer wirtschaftlich guten Maßregel hat, nicht beeinträchtigt zu werden braucht durch gewisse Nachteile, die für einzelne Kreise dadurch herbeigeführt werden.

Für Kinder unter 10 Jahren, Angehörige des Militärstandes, Arbeiter-Wochenkarten, Monats- und Schülerkarten, mildtätige und kulturelle Zwecke sowie für Sonderzüge sind die bestehenden Ermäßigungen beibehalten worden. Alle sonstigen Vergünstigungen wie bei Rückfahrkarten, Rundreiseheften, Gesellschaftskarten, Landeskarten und Kilometerheften wurden aufgehoben.

a) Die Preisermäßigung für Kinder unter 10 Jahren. (Halber Preis der Fahrkarten für eine erwachsene Person.) Abgesehen davon, daß die Ermäßigung, die im Nachlasse eines Bruchteiles des normalen Fahrgeldes bestand, sich dem neuen System der Einheitssätze ohne weiteres einreihte, war sie sachlich und auch volkswirtschaftlich durchaus begründet. Ersteres, weil Kinder unter 10 Jahren weniger Platz beanspruchen als erwachsene Personen, und letzteres, weil die finanziellen Erleichterungen dieser Bestimmung in hohem Maße bei minderbemittelten Leuten in die Wagschale fallen. Ohne eine derartige Ergänzung wäre für Familien mit Durchschnittseinkommen und mehreren Kindern eine größere Reise fast unmöglich, was indessen, besonders im Hinblick auf Urlaub, Ferien usw., einen wenig günstigen Einfluß sowohl in ökonomischer als auch in sanitärer Hinsicht ausüben würde. Die Vergünstigung war übrigens bereits für alle deutschen Bahnen im gemeinsamen Teile des Tarifes[1]) gleichmäßig geregelt worden, so daß in bezug auf die Einheitlichkeit sich hierbei keine Schwierigkeiten ergaben.

b) Die Preisermäßigung für Angehörige des Militärstandes. In einem Lande, welches wie das Deutsche Reich seine Existenz nur behaupten kann, wenn es stets eine große, schlagfertige Armee unter den Waffen hält, ist es in der Tat berechtigt, wenn man den ihrer Militärpflicht genügenden Mannschaften Erleichterungen schafft für Reisen in die Heimat, als ein kleiner Ersatz für die großen Opfer, die sie bringen. Bei aufmerksamer Betrachtung der Dinge zeigt sich, daß die Steuer, die einem Volke durch die allgemeine Wehrpflicht auferlegt wird, eine doppelte Bedeutung hat. Sie besteht nicht nur aus der Arbeitskraft des bei der Fahne stehenden Mannes und den materiellen Werten, die ihm und seinen Angehörigen während dieser Zeit verloren gehen. Denn da die Löhnung der unter den Waffen stehenden Mannschaften keine reichlich bemessene ist, sind erhebliche Zuschüsse von seiten der Angehörigen fast ein unumgängliches Bedürfnis geworden. Unter Umständen ist es nicht leicht für solche Angehörigen, für derartige Unterstützungen etwas zu erübrigen, und deshalb hat der Staat, wo es für ihn mit keinen wesentlichen Einbußen verbunden ist, besonders die Pflicht, Erleichterungen zu schaffen. Im Hinblick auf die unvollkommene Raumausnutzung[2]) in der III. und IV. Klasse ist dies zweifellos nicht der Fall.

[1]) § 11 der Eisenbahnverkehrsordnung.

[2]) Die Ausnutzung der III. Klasse betrug nach den letzthin veröffentlichten Statistiken 24,2 Proz., der IV. Klasse 36,2 Proz.

c) Die Ermäßigungen für Arbeiter-Wochenkarten, Monats- und Schülerkarten.

Arbeiter-Wochenkarten galten an sechs hintereinanderfolgenden Werktagen zu bestimmten Tageszeiten für je 2malige Fahrt, 1malige tägliche Hin- und Rückfahrt, in der IV. Klasse oder, wo eine solche nicht geführt wurde, in der III. Klasse. Monatskarten berechtigten zu Fahrten in der I., II. und III. Klasse in beliebiger Zahl zwischen 2 Stationen. Bis zum 1. Mai 1907 geschah die Berechnung der Monatskartenpreise derart, daß der Preis einer täglichen Hin- und Rückfahrt, zu normalem Personenzugspreise angesetzt, mit 30 multipliziert und das Ergebnis um 75 % ermäßigt wurde. Der Preis der Monatskarte war daher ungefähr gleich dem Preise von 15 einfachen Fahrkarten. Preisermäßigungen für Schüler zum Besuche des Unterrichts wurden in der II. und III. Klasse in 2facher Form gewährt. Während die eine zur beliebigen Fahrt an allen Werktagen berechtigte, galt die andere zur beliebigen Fahrt an bestimmten Tagen.

Die genannten Einrichtungen, die im Laufe der Zeit außerordentlich ausgebaut wurden, hatten sich als ein hervorragendes Mittel zur Besserung der Wohnungsverhältnisse der unteren und mittleren Klassen der Bevölkerung erwiesen und wurden aus diesem Grunde beibehalten. Die Wohnungsnot, wie sie heutigen Tages in den meisten Großstädten, besonders in den großen Industriezentren, besteht, zeigt sich in sehr verschiedener Weise. Hervorgerufen durch das mit dem Aufschwung der Industrie im Zusammenhang stehende Bedürfnis der Industrieplätze nach Arbeitskräften, äußert sie sich zunächst als ein Mangel an Wohnungen überhaupt. Dieser hat zur unmittelbaren Folge, daß die Wohnungsuchenden ihre Ansprüche herabsetzen und sich mit schlechten ungesunden Wohnstätten und durchaus ungenügenden Raumverhältnissen begnügen[1]). Es ist kaum noch nötig zu betonen, daß dies sowohl in sittlicher als auch in sanitärer Hinsicht mit Gefahren verbunden ist[2]). Die Hauptbedeutung der Wohnungsfrage liegt indessen auf der rein materiellen Seite. Löhne und Besoldungen stehen bekanntlich nicht im Verhältnis zu den Wohnungsmieten, die infolge der vielfach künstlichen Wertsteigerung des Bodens eine unnatürliche Höhe angenommen haben, und daher ist es von großer Bedeutung, wenn den Arbeitern und anderen

[1]) Am 2. XII. 1895 wurde in Leipzig eine selbständige Wohnung ohne heizbares Zimmer gefunden, die 15 Leute beherbergte. In 65 Wohnungen von nur 1 heizbaren Zimmer hausten je 11 oder mehr Bewohner.

[2]) Siehe Naumann, Die Wohnungsfrage im Königr. Sachsen, Seite 24.

minderbemittelten Bevölkerungsschichten Gelegenheit gegeben wird, billiger und gesünder in kleinen ländlichen Nachbarorten zu wohnen, bei denen jene entsittlichenden und degenerierenden Schädigungen städtischer Kleinwohnungen wegfallen, und deren Mietspreis einigermaßen im Verhältnis steht zu den Löhnen. Diese Möglichkeit läßt größere Einkommenteile für die übrige Konsumtion frei und gestattet eine bessere Ernährung und Lebenshaltung des Volkes. Gute und billige Wohnungen bedeuten also geradezu eine Erhöhung der Volkskraft!

Die in Frage kommenden Landgemeinden haben von den Einrichtungen ebenfalls Vorteile, da der Zuzug von Arbeiterfamilien geradezu einen Gewinn für sie bedeutet.

Aus allen diesen Gründen geht hervor, welch wichtige Rolle den Verkehrsmitteln bei der Lösung der Wohnungsfrage zugeschrieben werden muß. Für die Aufgabe, die ihnen in dieser Hinsicht zufällt, sind allerdings gewisse Bedingungen zu erfüllen. Die Transportmittel müssen nämlich einmal regelmäßige, schnelle, pünktliche Verbindungen und Anschlüsse haben, sodann aber entsprechend billig sein. Letzteres ist durch die in Rede stehenden Ausnahmetarife geschaffen worden; und ihre Beibehaltung war aus diesem Grunde von der größten volkswirtschaftlichen Bedeutung. Der Versuch, die Ausnahmetarife einheitlich zu gestalten, mußte allerdings vorläufig aufgegeben werden, da die bei den einzelnen Verwaltungen bestehenden Sätze so erheblich voneinander abwichen, daß ein einheitlicher Tarif ohne einzelne Preiserhöhungen schwer hätte durchgeführt werden können. Mit Rücksicht darauf, daß die hiervon Betroffenen in empfindlicher Weise geschädigt würden, behielt man in den verschiedenen Verwaltungsgebieten die bisherigen Sätze bei, nahm aber eine spätere einheitliche Regelung, entsprechend den neuen Grundtaxen, in Aussicht. Bei den Monatskarten wurden die bisherigen Preise schon aus dem Grunde beibehalten, weil die Berechnung auf Grund der neu eingeführten billigeren Grundtaxen allzuniedrig ausgefallen wäre

Die Begünstigung des Vorortverkehrs hat auch für die Verwaltungen eine nicht zu unterschätzende Bedeutung, und zwar aus betriebstechnischen Gründen. Denn der Vorortverkehr gelangt durch die Zeitkarten zu einer gewissen Gleichmäßigkeit, und aus diesem Grunde ist es möglich, daß die Verkehrsgelegenheiten sich den zeitlichen Bedürfnissen anpassen, was eine günstigere Ausnutzung der vorhandenen Plätze ermöglicht. Schließlich ist nicht außer Betracht zu lassen, wie sehr der Schalter- und Kontrolldienst durch die Einrichtung der Zeitkarten vereinfacht werden.

Inwiefern die Klagen der Landwirtschaft, daß die Ausnahmetarife die für sie bereits ungünstigen Arbeiterverhältnisse verschlechtern, berechtigt sind, ist an anderer Stelle bereits erörtert worden.

d) Ausnahmetarife für karitative, wissenschaftliche und belehrende Zwecke, für Schulfahrten und Reisen von Ferienkolonien.

Unter Reisen für karitative Zwecke versteht man in der Hauptsache Beförderungen von unbemittelten Personen, die zur Herstellung ihrer Gesundheit aus Mitteln der Wohltätigkeit und milder Stiftungen in Bäder und Kurorte gesandt werden. Die Vergünstigungen hierfür sowie für die anderen oben erwähnten Zwecke, die in prozentualen Ermäßigungen der normalen Fahrpreise bestanden, waren aus Gründen der öffentlichen Wohlfahrt berechtigt und wurden daher in ihrem bisherigen Umfange beibehalten. Sie sollten sich aber dem neuen Tarifssystem anpassen. Da sie gleichmäßig bereits für alle deutschen Eisenbahnen im gemeinsamen Teile des Tarifes geregelt waren[1]), wurde jetzt mit der Vereinfachung und Vereinheitlichung die ständige Tarifkommission beauftragt.

e) Preisermäßigungen für Sonderzüge.

Hierbei ist ein Unterschied zu machen zwischen sogenannten Unternehmersonderzügen, (d. h. von privater Seite bestellte Züge), und von den Verwaltungen selbst eingestellten Sonderzügen, (sogenannte Verwaltungs- oder Regiesonderzüge). Der eigentliche Zweck der Ermäßigung liegt hier für die Bahn hauptsächlich in der Vermeidung eines zu starken Andranges von Reisenden zu den regelmäßigen Kurszügen. Da dieser Zweck im allgemeinen wirklich erreicht wurde, so konnte man die Einrichtung ohne Bedenken beibehalten, zumal da sie noch den ferneren Vorteil bot, daß in Verwaltungs- oder Regiesonderzügen ein durchaus brauchbares Mittel lag, eventuelle, mit der Tarifreform auftretende Härten, namentlich für den Vergnügungsverkehr, auszugleichen und so einer befürchteten Verkehrsverminderung vorzubeugen. Sonderzüge sind außerdem, selbst bei billigen Preisen, vom Standpunkte der Betriebsökonomie in der Regel wirtschaftlich, weil die regelmäßige Befristung der Kartenentnahme eine gute Wagenausnutzung[2]) gewähr-

[1]) Vergleiche Zusatzbestimmungen IV., B. und C., sowie V. zu § 11 der deutschen Verkehrsordnung. Teil I.

[2]) Für große Fabrikverwaltungen empfehlen sich Sonderzüge besonders. So werden z. B. beim Lauchhammerwerk in Graditz Arbeitersonderzüge zu billigen Preisen eingestellt. Mit dieser Fahrgelegenheit werden oft 150—300 Arbeiter befördert.

leistet, und die Möglichkeit, die Züge möglichst lang zu machen und sie langsam fahren zu lassen, die Transportkosten mindert.

Die Festsetzung der Preise wurde den einzelnen Verwaltungen überlassen, und sollen jene, wie bisher, aus einer prozentualen Ermäßigung bestehen (in der Regel 50 %). Im Laufe der nächsten Zeit soll gemeinsam geprüft werden, welche Änderungen der Tarifbestimmungen bei beiden Arten von Sonderzügen mit Rücksicht auf die geänderten Grundtaxen noch vorgenommen werden müssen.

Das sind die Ausnahmetarife, die beibehalten wurden!

In Fortfall gekommen sind dagegen:

f) Die Preisermäßigungen für Rundreisekarten, feste und zusammenstellbare Fahrscheinhefte.

Das Wesen der zusammenstellbaren Fahrscheine bestand darin, daß auf den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, und zwar auf den mit Schnellzügen befahrenen Strecken nach einfachen Schnellzugspreisen 30 %, auf den übrigen Strecken nach Personenzugspreisen 20 % Ermäßigung gewährt wurde. Die Preise betrugen demnach in Norddeutschland:

In der I. Klasse	6,3 Pf.
- - II. -	4,567 -
- - III. -	3,27 -

Und in Süddeutschland:

In der I. Klasse	6,5 Pf.
- - II. -	4,8 -
- - III. -	3,0 -

Eine vollständige Beseitigung der Einrichtung als solche empfahl sich nicht, weil sie sich ungeachtet einiger Bedenken im allgemeinen bewährt hatte, und ihr Fortfall von vielen Reisenden, insbesondere des internationalen Verkehrs, ungern gesehen wurde. Die Hefte erfreuten sich, trotz des Ausschlusses von Freigepäck, der Bindung bezüglich des Reiseweges und der Dauer der Reise, wegen ihrer Billigkeit und auch aus Gründen der Bequemlichkeit einer großen Beliebtheit. Eine Ermäßigung war im Hinblick auf die verbilligten Einheitssätze nicht mehr berechtigt und auch schon aus dem Grunde nicht empfehlenswert, um den Anreiz dazu auszuschließen, daß Reisende, um sich weitere Preisermäßigungen für zwei zwischen zwei Orten zurückzulegende Reisen zu sichern, sich zusammenstellbare Fahrscheinhefte kauften. Denn solche galten ohne jede Beschränkung der Art der Reise, sofern diese nur eine gewisse Länge darstellte und an den Ausgangspunkt zurückführte, und konnten mithin als Ersatz der Rückfahrkarten in der Tat benutzt werden.

Da die Reisenden mit Fahrscheinheften, wie angenommen wurde, es als eine persönliche Belästigung empfinden würden, wenn sie jedesmal bei der Benutzung von zuschlagspflichtigen Schnellzügen Zuschlagskarten lösen müßten, so erschien es zweckmäßig, die kilometrischen Einheitssätze um einen geringen Satz zu erhöhen, dafür dann aber dem Inhaber die Benutzung aller Schnellzüge ohne Zuschlagsgebühren zu gestatten.

Die neuen Sätze betragen:

In der	I. Klasse	7,3 Pf.
- -	II. -	4,8 -
- -	III. -	3,2 - [1]

Über die voraussichtlichen Wirkungen dieser Regelung läßt sich vorläufig noch nichts Positives angeben, da sie völlig aufgehen in den Erhöhungen, welche die Reichsfahrkartensteuer hervorgerufen hat. Die in den süddeutschen Staaten in der I. und III. Klasse eingetretenen Verteuerungen dürften vielleicht durch den Wegfall der Gebühren für Platzkarten bei den, gerade von Reisenden mit Fahrscheinheften oft benutzten D-Zügen größtenteils ausgeglichen werden. Gerade hierin würde, besonders für ausländische Reisende, ein Vorteil von nicht zu unterschätzender Bedeutung liegen. Übrigens ist es mehr als wahrscheinlich, daß die Einrichtung, wenigstens was den inländischen Verkehr anlangt, sehr an Bedeutung verlieren wird.

In Sachsen und in den süddeutschen Staaten, wo von den Fahrscheinheften größtenteils beim Durchgangsverkehr Gebrauch gemacht wurde, lag kein Grund vor, diesen gegenüber den kurzen und mittleren Reisen des Binnenverkehrs durch Ermäßigung zu bevorzugen.

Die Ermäßigungen für feste (nicht beliebig zusammenstellbare) Rundreisehefte und -Karten, wie sie seinerzeit in Sachsen, Baden und Württemberg bestanden, ermangelten nach Fortfall der Ermäßigung für die Rückfahrkarten der inneren Berechtigung. Wegen Beibehaltung dieser Karten im Verkehr mit dem Auslande, wo für solche Karten Ermäßigungen gewährt wurden, sind dagegen Verhandlungen im Gange, um sowohl den im Ausland reisenden Deutschen als auch den Ausländern Erleichterungen zu gewähren. Gleiches gilt in bezug auf die in Württemberg, Bayern und Baden bestehenden Hefte.

[1]) Der Satz ist also in der III. Klasse in Norddeutschland um 0,07 Pf. billiger.

g) Preisermäßigungen für Gesellschaften, Vereine, sowie zum Besuche festlicher Veranstaltungen, Ausstellungen usw.

Die den Zugeständnissen zugrunde liegenden Gedanken waren durchaus keine ungesunden. Man sagte sich, die Tatsache, daß die Bahn von einer großen Anzahl von Personen, die zueinander gehören, benutzt wurde, müßte einmal eine Vergünstigung rechtfertigen, und außerdem könnte man im Prinzip einen derartigen Rabatt ja kaum von der Ermäßigung für Abonnements, Zeitkarten usw. unterscheiden. Es handelte sich meistens um eine große Anzahl von Personen, die, durch gemeinsame Interessen verbunden, in gewissem Sinne als eine Persönlichkeit aufgefaßt werden konnten. Außerdem schien der Vereinsverkehr für die Bahn insofern von Vorteil zu sein, als er eine Gewähr für die vollständige Ausnutzung der Wagen, infolge der vorherigen Anmeldung der Zahl der Personen, bot.

In der Erfahrung hatte sich indessen eine Reihe von Bedenken eingestellt, die von entscheidender Bedeutung sein sollten. So hatte es sich gezeigt, daß es sich in Wirklichkeit keineswegs immer um Fahrten von Vereinen oder zusammengehörigen Gruppen handelte, wohl aber vielfach um Mehrheiten, die lediglich zum Zwecke der Fahrpreisermäßigung gesammelt wurden. Wenn auch die Begünstigung eines derartigen Verkehrs vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus nicht ganz zu verwerfen ist, so hatten, davon abgesehen, sich praktische Schwierigkeiten eingestellt, welche die Vorteile der Beibehaltung einer Ermäßigung für Gesellschaften als fragwürdig erscheinen lassen mußten. So mußte z. B. die Hin- und Herfahrt wegen der Kontrolle geschlossen ausgeführt werden, ein Umstand, der zur Quelle zahlreicher Unzuträglichkeiten, langwieriger und kostspieliger Erledigungsverfahren geworden war. Aus diesem Grunde besonders sind die Preisermäßigungen zum Besuche festlicher Veranstaltungen usw. beseitigt worden. Im allgemeinen war indessen bei der Beseitigung die Frage ausschlaggebend, wohin es führen sollte, wenn bei jeder sich darbietenden Gelegenheit allen möglichen Vereinen usw. gestattet werden sollte, billiger zu reisen, als es die Tarife vorsehen. Ohne allzu lebhafte Phantasie läßt sich dies leicht ausmalen, und selbst wenn man von den finanziellen Folgen absehen will, so würde man damit zu einer Preisverwirrung gelangen, die die Ausnahme fast zur Regel machte.

Liegen wirklich triftige Gründe für die Gewährung von Preisermäßigungen für Gesellschaften, Vereine usw. vor, so ist es den einzelnen Verwaltungen mehr als bisher überlassen worden, selbständige Entscheidungen zu treffen und ausnahmsweise Ver-

günstigungen zu gewähren. Es ist u. E. zu wünschen, daß nach dieser Richtung hin ein möglichst weitgehender Gebrauch gemacht wird.

h) Die Kilometerhefte sind früher besprochen worden. Siehe I. Abschnitt, § 8.

§ 8.

Der Gepäcktarif.

In Deutschland bestand bis 1. Mai 1907 bei sämtlichen Verwaltungen ein Gepäcktarif nach dem Grundsatze der kilometrischen Sendung, d. h. man stellte das Gesamtgewicht der von einem Reisenden gleichzeitig abgegebenen Gepäckstücke fest und berechnete daraus den Preis nach der Entfernung. Den Gegensatz zu diesem kilometrischen Sendungstarif bildete der Stückgut-Tarif, wobei das Gewicht jedes einzelnen Stückes ermittelt und für dieses besonders der Preis bemessen wurde. Die Taxen betrugen in Süddeutschland 0,35 M für je 10 kg; der Mindestbetrag für eine Sendung war 0,20 M.

In Preußen war der Einheitssatz 0,50 M, in Sachsen 0,53 M, in Mecklenburg 0,45 M. In Oldenburg war der Satz für den Binnenverkehr 0,40 M, für den direkten und Durchgangsverkehr dagegen 0,50 M. Abgesehen von dem oldenburgischen Binnenverkehr, bestand ferner für ganz Norddeutschland die Einrichtung, daß jeder Reisende mit einer einfachen oder Rückfahrkarte I.—III. Klasse die Berechtigung hatte, 25 kg Gepäck unentgeltlich zu befördern[1]).

Die Denkschrift des Deutschen Handelstages führte über den bestehenden Zustand folgendes aus:

> „Zu lebhaften Klagen gibt gegenwärtig die Höhe der Gepäckfracht Veranlassung. In Bayern, Württemberg, Baden, Elsaß-Lothringen beträgt sie 0,35 Pf. für 10 kg pro km. Hiernach wird das Gepäck, wenn man das Gewicht einer Person mit 70—80 kg berechnet[2]), fast ebenso teuer gefahren als nach unserem Vorschlag eine Person in der III. Klasse. In derselben kostet die Boförderung 3 Pf. pro km, während 70—80 kg Gepäck mit 2,8 Pf. pro km berechnet werden. In Anbetracht des Umstandes, daß die Gepäckwagen viel billiger sind als die Personenwagen und auch räumlich ganz anders ausgenutzt werden können als jene, erscheint dies weitaus zu hoch. Wir wünschen,

[1]) Zusammenstellbare Fahrscheinhefte waren von diesem Rechte ausgeschlossen.

[2]) d. i. also die am 1. Mai 1907 in Kraft getretene kilometrische Einheitsbildung.

daß auf allen Bahnen die Gepäckfracht erheblich unter den Satz von 0,35 Pf. ermäßigt werde, und erklären uns andererseits mit der Beseitigung des Freigepäcks einverstanden. Dabei übersehen wir nicht, daß das Freigepäck für die Abfertigung insofern einen Vorteil bietet, als nach Feststellung eines Gewichts von weniger als 25 kg jede weitere Berechnung und jede Zahlung wegfällt; wir haben in den Verhandlungen unserer Kommission das Wort fallen hören, daß die Beseitigung des Freigepäcks einen Sturm der Entrüstung hervorrufen würde. Indessen erkennen wir als gerechtfertigt an, daß derjenige, welcher die besondere Leistung der Gepäckbeförderung in Anspruch nimmt für sich, auch besonders dafür bezahlt, und halten die Auffassung für unzutreffend, daß gegenwärtig unbilligerweise diejenigen, die kein Gepäck aufgeben, mit dafür bezahlen müssen, daß andere das Freigepäck ausnutzen."

Wie aus alledem hervorgeht, bestanden, ganz abgesehen von der außerordentlichen Höhe der Taxen, grundsätzliche und erhebliche materielle Verschiedenheiten innerhalb des Reichsgebietes, die eine Reform als dringend notwendig erscheinen lassen mußten. Daß diese Reform des Gepäcktarifes schon seit langer Zeit eine Frage war, mit der sich die Verwaltungen auf das eingehendste beschäftigt hatten, geht aus einer Äußerung hervor, die der Präsident des Reichseisenbahnamtes[1]) am 19. März 1900 im Reichstag machte. Er sagte schon damals, daß die Aufhebung des Freigepäcks allgemein gebilligt zu werden scheine, und daß über einen einfachen, billigen Gepäcktarif nahezu Einverständnis erzielt sei; der Entwurf, der Aussicht auf Annahme verspreche, würde eine schnelle Abfertigung und eine direkte Expedition zwischen allen Eisenbahnen ermöglichen.

Abgesehen von den Schwierigkeiten bei der Abfertigung und dem umständlichen Verrechnungsverfahren zwischen den einzelnen Verwaltungen, die sich aus den grundsätzlichen und materiellen Verschiedenheiten ergaben, hatte der bestehende kilometrische Sendungstarif den großen Nachteil, daß der Betrag der Fracht auf umständliche Weise berechnet werden mußte. Zwar waren zur Vereinfachung des Abfertigungsverfahrens Tabellen angefertigt worden, um zeitraubende Rechnungen zu vermeiden, allein diese reichten nicht aus, um eine wesentliche Vereinfachung zu erzielen. Besonders lästig wurde dieser Umstand von dem reisenden Publikum empfunden, da das Gepäck in der Regel erst kurze Zeit vor Abgang der Züge aufgegeben wird.

Die Höhe der Gepäcktarife machte sich außerdem in denjenigen Ländern ganz besonders fühlbar, wo die Berechtigung, 25 kg Frei-

[1]) Siehe Stenogr. Bericht der Reichstagssitzung vom 19. März 1900.

gepäck mitzuführen, nicht bestand. Das waren also die süddeutschen Staaten. Bevor man sich aber über die Höhe der neuen Gepäcksätze einigen konnte, war es notwendig, die Grundverschiedenheit, die zwischen Nord und Süd in bezug auf das Freigepäck herrschte, zu beseitigen. Im Hinblick auf die angestrebte Einheitlichkeit mußte man sich dazu entschließen, entweder, mit Rücksicht auf die öffentliche Meinung in dem weitaus größten Gebietsbereiche der deutschen Bahnen, das Freigepäck bei allen Verwaltungen einzuführen oder aber zu einer allgemeinen Beseitigung in Preußen, Hessen und Sachsen überzugehen. Eine dritte Möglichkeit war nicht gegeben, wenn nicht die ganze Einheitlichkeit des Tarifwesens, die das Hauptziel der Reform bildete, scheitern sollte. Vom praktischen Standpunkte aus betrachtet, sprach für die Freigepäcksberechtigung, daß dadurch eine wesentliche Vereinfachung bei der Gepäcksabfertigung erzielt wurde, und daß dadurch die Reisenden veranlaßt wurden, nicht zuviel Handgepäck in die Abteile zu nehmen. Grundsätzlich ließ sich die Maßnahme indessen nicht rechtfertigen. Denn wenn man berücksichtigt, daß die Abfertigungs- und Transportkosten des Freigepäcks nur in dem Fahrpreise eine Deckung finden konnten, so folgt daraus, daß die Reisenden ohne Gepäck (in der Regel also Reisende auf kürzere Entfernungen) für solche mit Gepäck (auf lange Strecken) die Kosten zu bestreiten hatten. Und hierin liegt, wie leicht ersichtlich ist, eine Begünstigung der wohlhabenderen Klassen, mithin eine soziale Ungerechtigkeit.

Wie bereits im I. Abschnitt[1]) gesagt ist, waren es in der Hauptsache finanzpolitische Momente, die die Entscheidung in der Frage herbeigeführt haben. Der ganze kompromißartige Charakter der Reform brachte es mit sich, daß den süddeutschen Staaten für die eventuellen Ausfälle, die durch die Tarifreform zu befürchten waren, gewisse Kompensationen geboten werden mußten. Denn besonders infolge der in Süddeutschland bestehenden ungünstigen Bau- und Betriebsverhältnisse, die durch den gebirgigen Charakter des Landes und den vollständigen Mangel an Kohlen bedingt sind, bedeutete die Reform für sie ein weit größeres finanzielles Wagnis als für Norddeutschland. Die Beseitigung des Freigepäcks muß daher als eine Art Konzession an die süddeutschen Staaten aufgefaßt werden. Denn man konnte ihnen unmöglich zumuten, daß sie zu den großen Einbußen, die mit der Tarifherabsetzung verbunden waren, noch weitere übernehmen sollten. Zweitens kam bei der Entscheidung für Preußen und Sachsen auch der wichtige Umstand in Betracht,

[1]) Siehe § 8.

daß dieser Weg im ganzen als recht zweckmäßig erschien, um wenigstens einen Teil der durch die Verbilligung der Einheitssätze erwarteten Ausfälle zu decken. Was die Höhe der einzelnen Sätze anlangt, so einigten sich die Verwaltungen auf die in Anlage 2 angegebenen Preise. Wie die Denkschrift des Deutschen Handelstages vorausgesagt hatte, erhob sich, als der Plan, das Freigepäck zu beseitigen, bekannt wurde, ein Sturm der Entrüstung in Preußen, Hessen und Sachsen. Von einigen wenigen Ausnahmen abgesehen, gewann man indessen den Eindruck, daß der starke Widerspruch hauptsächlich von Personen ausging, die sich vereinzelt durch die Reform in ihren Privatinteressen geschädigt fühlten und nun in der bekannten Weise verallgemeinerten, indem sie ihre Interessen mit denen der Allgemeinheit identifizierten. Die Frage wurde daraufhin noch einmal einer eingehenden Durchberatung unterzogen. In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. Januar 1907 machte der Minister Breitenbach die Mitteilung, daß mit Rücksicht auf die Reichsfahrkartensteuer und die Beseitigung des Freigepäcks für Norddeutschland ein Entgegenkommen der Verwaltung zu erwarten sei. Man plante die Herabsetzung des Satzes für die bisher freie untere Gewichtsstufe. Diesbezügliche Verhandlungen seien mit den übrigen Verwaltungen im Gange, und es sei eine Vereinfachung des Abfertigungsverfahrens in Aussicht genommen. Wie Wirkl. Geh. Ober-Reg.-Rat von der Leyen, der Dezernent für Tarifangelegenheiten im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, mir gelegentlich einer Unterredung, die ich über diesen Punkt mit ihm hatte, mitteilte, handelte es sich um folgende Änderungen des in der Anlage enthaltenen Schemas:

a) Die Kostenbeträge der bisher in Norddeutschland freien Gewichtsmengen werden um ein Erhebliches ermäßigt, bei größeren Entfernungen sogar um ein Vielfaches.

b) Es werden zwei Zwischengewichtsstufen von 26—35 kg und von 36—50 kg mit erheblichen Ermäßigungen eingeschaltet.

Letzteres ist gerade deshalb von Bedeutung, weil es die meist üblichen Gewichtsmengen sind.

Diese Änderungen sind nun am 1. Mai 1907[1]) eingeführt worden. Die neuen Gepäckfrachtsätze, verglichen mit den früher gültigen für je 10 kg und 1 km in Preußen-Hessen von 0,50 Pf., in Mecklenburg von 0,45 Pf., in Oldenburg von 0,40 Pf. und in üSddeutschland von 0,35 Pf., haben recht erhebliche Frachtermäßigungen im ganzen ergeben. So ist z. B. für 75—100 kg auf 101—150 km Entfernung nur

[1]) Siehe Gepäcktarif vom 1. Mai 1907.

M 3.— Fracht zu zahlen, während früher für ein Durchschnittsgewicht von 88 kg auf 125 km Entfernung vorher in Preußen-Hessen *M 5.—* und in Süddeutschland *M 3,85* zu zahlen waren. Selbst wenn wir ein Freigepäck von 25 kg von dem Gewicht von 76—100 kg abrechnen, betrug in Preußen-Hessen für 63 kg Durchschnichtsgewicht und 125 km Entfernung die Fracht immer noch 3,95 M, d. i. 31,7 v. H. mehr. Für volle 100 kg Gepäck auf 100 km Entfernung beträgt die Fracht jetzt nur M 2,—, dagegen betrug sie nach dem alten Tarif in Preußen M 5,—, d. i. 150 v. H. mehr, und in Süddeutschland M 3,50, d. i. 75 v. H. mehr als jetzt.

III. Abschnitt.

Vorwort. Da die Absicht vorliegt, in einer späteren Untersuchung der Rentabilitätsfrage des Personenverkehrs in eingehender Weise näher zu treten, so konnte bei dieser Abhandlung, die vorwiegend einen sozialökonomischen und keinen eisenbahntechnischen Charakter tragen sollte, nur eine ungefähre Feststellung der Transport-[Selbst-]kosten angestrebt werden. Auf Grund der zuletzt veröffentlichten Statistiken[1]) (vom Jahre 1905) ist eine Berechnung dieser Kosten ausgeführt worden. Sodann wurden an der Hand rechnungsgemäß[2]) geschätzter Frequenzen die voraussichtlichen Einnahmen aus dem Personenverkehr für das Jahr 1907 ermittelt, und aus der Differenz beider Summen ergab sich der wahrscheinliche Betriebsüberschuß für das Gebiet der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen.

Da Betriebskostenberechnungen bekanntlich zu den kompliziertesten Materien des Eisenbahnwesens gehören, und fast unüberwindliche Schwierigkeiten bei der Sammlung des hierzu erforderlichen Materials auftreten, so sollen folgende Untersuchungen vorwiegend theoretische Bedeutung haben und hauptsächlich in methodischer Hinsicht Beachtung beanspruchen.

§ 1.

Allgemeines über Selbst- oder Transportkosten.

Wie aus den Verhandlungsberichten der verschiedensten parlamentarischen und wirtschaftlichen Körperschaften in Deutschland hervorgeht, ist die Frage nach der Rentabilität des Personenverkehres

[1]) Siehe Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preuß. u. hess. Staatseisenbahnen im Rechnungsjahr 1905 sowie Statistik des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1905—1906.

[2]) Stenographische Berichte des preußischen Abgeordnetenhauses, 27.—30. Sitzung 1907.

besonders in den letzten Jahren mehrfach Gegenstand eingehender Untersuchungen geworden. Daß eine befriedigende und positive Antwort bisher nicht erfolgt ist, hat seinen Grund in gewissen Schwierigkeiten, die in der Betriebsart und Verwaltung der Bahnen liegen, und die bisher noch nicht in richtiger Weise gewürdigt worden sind.

Will man die Rentabilität, d. h. also den Betriebsüberschuß, beim Personenverkehr ermitteln, so kommt es naturgemäß in erster Linie darauf an, die Betriebskosten für diese Verkehrsart zu berechnen. Da stößt man alsbald auf eine große Schwierigkeit, die darin besteht, daß die vorhandenen veröffentlichten Statistiken keine ausreichende Unterlage bieten. Die Eisenbahnen dienen fast durchweg einer doppelten Aufgabe, sowohl dem Güter- als auch dem Personenverkehr, zwei Funktionen, die in engster Weise miteinander verbunden sind. Beide Verkehrsleistungen vollziehen sich ganz oder teilweise auf denselben Schienensträngen und demselben Bahnkörper. Ebenso steht der größte Teil des Personals im Dienste des Personen- wie des Güterverkehrs, und große Beträge der Betriebsausgaben, wie z. B. der Verbrauch von Kohlen, Holz, Schmiermaterial und Werkstättenkosten, werden nicht getrennt gebucht.

Es ist also zunächst nötig, den Versuch zu machen, für beide Verkehrsarten die auf sie fallenden Kosten herauszusondern. Das wird nicht leicht sein! Welches hierfür der richtige Teilungsmodus ist, und wie groß der Kostenbetrag ist, der auf den Personenverkehr fällt, sind also die Fragen, mit deren Beantwortung wir uns beschäftigen müssen, um zu einer Rentabilitätsberechnung zu gelangen.

Bevor wir indesssn hierzu übergehen, müssen wir, da es von großer Wichtigkeit ist, einige Augenblicke bei dem Begriff Selbst- oder Transportkosten verweilen. Veranlassung dazu, daß die Aufmerksamkeit sich auf diesen Begriff lenkte, gab die im Laufe der letzten Jahrzehnte mehrfach aufgetauchte Frage, ob es gewisse, zahlenmäßig festzustellende Faktoren gibt, welche die Höhe der Tarife direkt oder indirekt bestimmen können. Bis in die neuste Zeit hinein wurden hierüber die verschiedensten Meinungen aufgestellt, und eine Reihe von verhängnisvollen Irrtümern ging daraus hervor. Theoretisch war die Antwort sehr leicht gefunden, indem man die Untergrenze der Tarife dort legte, wo die Einnahmen mit den Leistungen der Bahn, d. h. also den Selbstkosten des Transports, balancierten. Demnach müßte der kilometrische Fahrpreis für eine Person mindestens gleich dem kilometrischen Aufwand für einen Platz sein, d. h. also den Selbstkosten.

[1]) Emil Rank, „Das Eisenbahntarifwesen". II. Teil. B. Seite 269—328.

Früher verstand man unter den Selbstkosten[1]) diejenigen Kosten, die ihre Quelle im Betriebe der Eisenbahn hatten. Daß man sich darüber nicht klar war, was alles zu diesen Kosten gerechnet werden mußte, geht aus der umfangreichen Fachliteratur hervor. Da werden wir uns denn auch nicht wundern können, daß in den Schlußfolgerungen, die daraus gezogen wurden, die Ansichten so weit auseinander gingen.

Der Mann, welcher zuerst damit begann, die bestehenden verschiedenartigen Einzelbegriffe in einen Gesamtbegriff einzuordnen, war der österreichische Schriftsteller Rank[2]). In erster Linie stellte er fest, daß zwei voneinander grundverschiedene Auffassungen über den Begriff „Selbstkosten" sich allmählich in die Literatur der Eisenbahntarife eingeschlichen hatten.

Einmal bezeichnete man damit allgemein diejenigen Auslagen, die durch den Betrieb von Eisenbahnen und die Erhaltung der Bahnanlagen und Fahrbetriebsmittel verursacht wurden.

Zweitens aber verstand man unter Selbstkosten auch dieselben Ausgaben, vermehrt um diejenigen Aufwendungen, die zur Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals erforderlich waren.

Die beiden grundverschiedenen Auffassungen, durcheinandergeworfen, mußten naturgemäß zu abweichenden Resultaten führen.

Neben Rank hatte sein Landsmann von Nördling[3]), in einem Werke „Über Selbstkosten des Eisenbahntransportes und der Wasserstraßen" die Frage ebenfalls zum Gegenstande eingehender Untersuchungen gemacht. Ein Blick in die Eisenbahnstatistik hatte ihn überzeugt, daß die Ausgaben nicht proportional mit den Verkehrsmengen wachsen. Bei genauerer Betrachtung zeigte sich sogar, daß ein großer Teil der Ausgaben (z. B. Kosten für die Erhaltung des Unterbaues) fast ganz unabhängig von der Intensität des Verkehres ist. Man kann, so behauptete Nördling, daher die Selbstkosten zerlegen in einen festen, d. h. von der Verkehrsmenge unabhängigen, und einen variablen, d. h. mit der Verkehrsmenge wachsenden, Teil. Nur der veränderliche und nicht der feste Teil hätte eine maßgebende Rolle bei der Beurteilung der Tarife und bei Rentabilitätsberechnungen zu spielen. Er definierte den für diese Zwecke in Betracht kommenden Teil als die Mehrkosten, welche eine mehr zu transportierende Verkehrseinheit (Personenkilometer oder Gütertonnen-

[1]) Siehe Roscher-Stieda, Nationalökonomik d. Handels- u. Gewerbefleißes, Seite 544, sowie Verkehrsmittel II, S. 369, u. Ulbrich, Eisenbahntarifwesen, S. 39 ff.

[2]) Emil Rank, „Das Eisenbahntarifwesen". II. Teil. B. Seite 269—328.

[3]) Wilhelm von Nördling, Die Selbstkosten der Eisenbahntransporte und der Wasserstraßen. I. Abschnitt. Kap. I—III. Wien 1884.

kilometer) verursachen würde, oder auch als den Minderaufwand für den Fall, daß dieselbe Verkehrseinheit weniger transportiert würde.

In Deutschland war es der Lehrer an der Technischen Hochschule zu Hannover und das Mitglied des preußischen Herrenhauses, Launhardt, der die Tariffrage zum Gegenstande von Spezialstudien machte. In seinem Werk über „Theorie der Tarifbildung“ (Archiv für Eisenbahnwesen 1890)[1]) wies er ähnlich wie Nördling darauf hin, daß es einen festen und einen mit der Verkehrsmenge wachsenden Teil der Ausgaben gäbe. Die Bezeichnung der beiden Gruppen von Ausgaben als fest und veränderlich hielt er indessen nicht für eindeutig. Denn unter der Annahme, daß die Ausgaben auf eine bestimmte Einheit bezogen sind, z. B. auf die Kosten der Verkehrseinheit, werden die konstanten Kosten durch die veränderliche Verkehrsmenge in ihrem Gesamtbetrage zu einer variablen Ausgabe. Andererseits aber bilden die für die Verkehrseinheit bei wechselnder Verkehrsmenge veränderlichen Kosten in ihrem Gesamtbetrage eine unveränderlich bleibende Summe. Launhardt schlug daher vor, die beiden Gruppen nicht als feste und variable Selbstkosten, sondern als „Bahnkosten“ und „Transportkosten“ zu bezeichnen. Da diese Bezeichnungen an Klarheit und Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig lassen, so sollen sie in dieser Abhandlung ferner gebraucht werden.

Im Anschluß an die Launhardtschen Berechnungen kann man die Kosten eines Zuges pro Wegeinheit teilen in unveränderliche, die mit a, und in veränderliche, die mit b bezeichnet werden sollen. Es kann vorausgesetzt werden, daß die letzteren in ganz gleichem Verhältnisse wie der zurückgelegte Weg wachsen, um so mehr, da den eventuell rascher wachsenden veränderlichen Kosten solche gegenüberstehen werden, die langsamer wachsen. Beide werden sich also ausgleichen. Es sind demnach:

Die Selbstkosten des

1. Kilometers $(a + b)$
2. „ $\left(\frac{a + 2b}{2}\right)$
3. „ $\left(\frac{a + 3b}{3}\right)$
4. „ $\left(\frac{a + 4b}{4}\right)$

[1]) Siehe auch E. Offenberg u. Launhardt, Zur Theorie der Tarifbildung. Archiv f. Eisenbahnwesen 1892, Seite 125, 302, 535.

u. s. f. Da nun offenbar

$$a + b > \frac{a + 2b}{2} > \frac{a + 3b}{3} > \frac{a + 4b}{4}$$

so ist es evident, daß die Kosten jedes späteren Kilometers geringer sind als die des vorhergegangenen. Da weiter

$$(a + b) - \left(\frac{a + 2b}{2}\right) > \left(\frac{a + 2b}{2}\right) - \left(\frac{a + 3b}{3}\right) > \left(\frac{a + 3b}{3}\right) - \left(\frac{a + 4b}{4}\right)$$

so wird in jeder späteren Entfernung die Abminderung der Selbstkosten pro Wegeinheit geringer werden. Hieraus ergibt sich, daß gegen einen Tarif mit fallender Skale vom Standpunkt der Gerechtigkeit nichts einzuwenden ist.

In seiner Abhandlung wies Launhardt ferner darauf hin, daß es einen sehr wesentlichen Unterschied ausmacht, ob man die Selbstkostenfeststellung für die Rentabilitätsberechnung projektierter Bahnanlagen oder bei Tarifierungsfragen bereits bestehender Bahnen und Berechnungen von Betriebsüberschüssen, wie im vorliegenden Falle, braucht.

Handelt es sich bei der Trassierung einer Bahn um die Berechnung der Rentabilität der Anlage, so braucht man die Betriebskosten der freien Strecke unter Ausschluß sämtlicher Bahnhofskosten, mithin aller aus der Aufnahme und Abgabe des Verkehrs entstehenden Ausgaben. Dabei sind den für die Verkehrseinheit konstanten Ausgaben, d. h. also den Transportkosten, nicht nur die Kosten der Schienenerneuerung hinzuzufügen, sondern auch die Zinsen der Anschaffungskosten der Lokomotiven und Wagen, abzüglich eines auf den Bahnhofsdienst entfallenden Teiles. Ferner ist derjenige Teil der Transportkosten, der in gleichem Maße mit den geleisteten Tonnen- und Personenkilometern wächst, wie z. B. die Kosten der Lokomotivschuppen, den Transportkosten der Strecke hinzuzufügen. Die in solcher Weise ermittelten Transportkosten der Strecke sind dann, nach Zuschlag eines entsprechend zu schätzenden Teiles der Kosten der allgemeinen Verwaltung, getrennt für den Personen- und Güterverkehr in Abhängigkeit von den Neigungs- und Krümmungsverhältnissen darzustellen und so in die Rechnung einzuführen.

Tritt die Rentabilität des Betriebes in Frage, so ist diese Berechnung der Transportkosten nicht brauchbar, weil hier noch die Ausgaben für die Aufnahme und Abgabe des Verkehrs, d. h. also der mit der Verkehrsmenge wachsende Teil der Bahnhofskosten, mit berücksichtigt werden müssen. —

§ 2.

Versuche zur Aussonderung des auf den Personenverkehr kommenden Anteiles der Transportkosten.

Das im Schluß des vorigen Paragraphen erwähnte Resultat kann eine geeignete Grundlage für die Berechnung des Betriebsüberschusses bilden und bedarf nun noch der Trennung nach den beiden Verkehrsseiten. Damit kehren wir zum Ausgangspunkt unserer Untersuchungen zurück und fragen uns nunmehr, „welches ist der richtigste Teilungsmodus?“

Die einfache Halbierung der Gesamtkosten der Eisenbahn wäre willkürlich und angesichts des Überschusses der Einnahmen aus dem Güterverkehr über diejenigen des Personenverkehrs nicht zu rechtfertigen[1]).

Das älteste Verfahren für Trennung dieser Kosten ist der Gebrauch des sogenannten „Französischen Schlüssels“[2]). Man nahm dabei an, ein Personenkilometer verursache ebensoviel Kosten wie ein Gütertonnenkilometer, und führte so in ziemlich einfacher Weise die Trennung durch. Die Willkür dieser Annahme leuchtet aber sofort ein, wenn man berücksichtigt, daß bei der Anwendung auf Bahnen mit zahlreichen Schnellzügen oder auch schon mit vielen rasch aufeinander folgenden Personenzügen wesentlich andere Resultate erzielt werden müssen als bei Bahnen, wo die Reisenden dritter und vierter Klasse die Hauptrolle spielen, also beim langsamen Personenverkehr. Paßt der Schlüssel in einem Falle, so muß er natürlich im anderen Falle unrichtig sein und umgekehrt.

Die gründlichen Berechnungen Launhardts[3]), an die späterhin angeknüpft werden soll, ergaben übrigens für die Kosten eines Personenkilometers das 1,8 fache derjenigen eines Gütertonnenkilometers. Also fast das Doppelte! —

Ein zweites Verfahren zur Zerlegung der Gesamtkosten in Güter- und Personenverkehrskosten lag in der Anwendung des sog. „Bruttotonnenkilometerschlüssels“[4]).

Bei dieser, besonders in Österreich viel benutzten Methoden betrachtete man eine Tonne absolutes Zuggewicht als gemeinsamen Nenner für die beiden Verkehrsarten und bezog die Ausgaben dementsprechend hierauf. Der Schlüssel lieferte für den Güterverkehr

[1]) Rank, Das Eisenbahntarifwesen. Seite 298—310.
[2]) Siehe Nördling, Selbstkosten d. Eisenbahntransports. Wien. Seite 9.
[3]) Launhardt, Theorie d. Tarifbildung. Seite 911—922.
[4]) Siehe Nördling, Selbstkosten des Eisenbahntransportes. Seite 9 u. 10.

aber viel zu ungünstige Resultate, weil bei gleichen Gewichten ein Personenzug oder ein Schnellzug infolge der höheren Geschwindigkeit in bedeutend höherem Grade an der Abnutzung des Ober- und Unterbaues beteiligt ist als ein Güterzug. Außerdem ist hier der Bedarf an Brennmaterial und Reparaturen ein viel größerer. Allerdings ließ sich da wieder zugunsten des Güterverkehres anführen, daß dieser infolge seiner wesentlich geringeren Geschwindigkeit und der damit zusammenhängenden längeren Fahrtdauer wieder seinerseits höhere Anforderungen an das Personal stellt, und daß hierdurch ein gewisser Ausgleich herbeigeführt wird. Oder es ließe sich, wie von eisenbahnfachmännischer Seite vorgeschlagen wurde, die Geschwindigkeit mit in die Rechnung einführen. Man könnte nämlich, da die Energie der Bewegung proportional mit dem Quadrate der Geschwindigkeit wächst, die Abnutzung als Funktion der Geschwindigkeit auffassen und auf diese Weise eine entsprechende Verteilung auf beide Verkehrsarten herbeiführen. Allein die auf diesem Wege ermittelten Resultate blieben trotzdem auf mehr oder weniger unsichere Vermutungen angewiesen und waren daher als Grundlagen für Berechnungen ungeeignet.

In neuerer Zeit fanden in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, wie von der Leyen [1]) berichtet, auf Veranlassung des Bundeseisenbahnamtes vom Jahre 1887 ab bei einer Reihe von Eisenbahngesellschaften Trennungen der Gesamtausgaben in Kosten für den Güter- und Personenverkehr statt, wobei die Zahlen der gefahrenen Zugmeilen, die Zahl der Wagenmeilen und die der Lokomotivmeilen als Schlüssel benutzt wurden. Die Resultate wurden während einer Reihe von Jahren fortgesetzt veröffentlicht, fanden jedoch von seiten der Fachleute nur geringe Anerkennung. Der Bundesbericht für das Jahr 1892 bemerkte daher, daß die Trennung der Betriebsausgaben nicht weiter durchgeführt werden solle, da sich gezeigt habe, daß sie doch zu falschen Ergebnissen führe, und es sich deshalb nicht lohne, die mühevollen Arbeiten fortzusetzen.

§ 3.

Neue Berechnungsmethoden und Fortsetzung des Launhardtschen Verfahrens.

Alle bisher erwähnten Verfahren zur Bestimmung der Transportkosten krankten an einem grundsätzlichen Fehler. Sie stellten

[1]) A. v. d. Leyen, Die Finanz- u. Verkehrspolitik der nordamerikanischen Eisenbahnen. Seite 79—82 sowie Anlage 2.

nämlich die Transportkosten als eine absolute Größe hin. Daß dies keineswegs der Fall ist, geht aus einem Beispiel ganz klar hervor, welches einer Abhandlung über „Grundsätze für die Bildung der Personentarife auf den Eisenbahnen“ von Cassel (Archiv für Eisenbahnwesen 1900, Seite 115) entnommen ist:

„Ein Reisebureau hatte für eine Reihe von Sonntagen Extrazüge bestellt und sich verpflichtet, für jeden Zug 250 M zu zahlen. Der Zug sollte 400 Plätze, alle dritter Klasse, haben. Am ersten Sonntage hatte das Bureau den Fahrpreis auf 2 M festgesetzt, und es kamen 125 Teilnehmer. Die Roheinnahmen betrugen also 250 M, mithin ebensoviel wie die Ausgaben. Nun sagten sich die Direktoren: Mit diesem Preis kommen wir ja nur auf die Selbstkosten; etwas müssen wir auch verdienen! Es wurde der Preis auf 3 M erhöht! — Am nächsten Sonntag kamen 50 Teilnehmer. Das Ergebnis war eine Einnahme von 150 M und ein reiner Verlust von 100 M. Darauf meinte man, die Durchschnittskosten betrügen ja 5 M pro Person, und man beförderte die Reisenden für 3 M, so könnte es nicht weitergehen. Der Preis wurde nun auf 6 M erhöht mit dem Ergebnis, daß der Zug am nächsten Sonntag nur 6 Reisende beförderte. Der Verlust steigerte sich jetzt auch auf 214 M. Jetzt endlich traten die Direktoren zusammen und sagten sich: Die Geschichte mit den Selbstkosten muß doch ein Unsinn sein, die bringt uns ja nur Verluste. So wurde denn der Preis auf einmal auf 1 M festgesetzt. Der Erfolg war glänzend; die Zahl der Reisenden betrug nächsten Sonntag 400; es entstand ein Überschuß von 150 M, und das merkwürdigste war, daß die Selbstkosten auf 62,5 Pf. pro Person gesunken waren.“

Zu demselben Ergebnis würde man gelangen, wollte man annehmen, daß das Bureau außer der festen Abgabe auch ein kleines Entgelt für jede beförderte Person zu zahlen hätte, d. h. also, wenn sowohl mit festen (Bahnkosten) als auch mit veränderlichen (Transportkosten) Selbstkosten gerechnet werden müßte.

Die Kosten hängen mithin von der Verkehrsmenge ab, und diese Größe ist wiederum eine Funktion des bestehenden Preises. Man bewegt sich also in einem gefährlichen Zirkel, und würde wirklich eine Bahnverwaltung streng an dem Kostenprinzip festhalten, so könnte sie leicht zu einer fortgesetzt sich wiederholenden Preiserhöhung genötigt werden, bis schließlich die Züge ganz leer fahren würden.

Als unmittelbar brauchbare Grundlage einer Tarifierung wird man nach alledem das Transportkostenprinzip unbedingt ablehnen müssen. Es sind da noch eine Reihe anderer volkswirtschaftlicher Momente zu berücksichtigen, die sich nicht zahlenmäßig in Rechnung stellen lassen. Man wird daher auch die im Beginn des Paragraphen gestellte Frage, ob es gewisse rechnungsmäßig festzu-

stellende Faktoren gibt, welche die Höhe der Personentarife zu bestimmen geeignet sind, endgültig zu verneinen haben.

In unserm Falle dagegen, wo es sich um die Berechnung des Betriebsüberschusses des Personenverkehrs, d. h. also den Gewinn bei einer tatsächlich dagewesenen Frequenz, handelt, kann der von Launhardt festgelegte Begriff der Transportkosten als annehmbare Grundlage dienen.

Dabei knüpft man am besten an die Untersuchungen, die Geheimrat Launhardt in seiner bereits mehrfach erwähnten Abhandlung[1]) vom Jahre 1890 veröffentlicht hat, an. Er griff darin auf einen im Jahre 1890 in „Glasers Annalen" erschienenen Aufsatz von einem unbekannt gebliebenen Verfasser zurück. Indem dort erkannt wurde, daß man einen zuverlässigen Wert der Transportkosten nur als eine Funktion der Verkehrsmengen darstellen konnte, und daß das Verhältnis der Verteilung der Gesamtausgaben auf den Güter- und Personenverkehr am folgerichtigsten auf rein empirischem Wege zu erforschen sei, kam der Verfasser auf den Gedanken, die Kosten für das Personen- und Gütertonnenkilometer aus einer Vergleichung der Gesamtbetriebsausgaben der 10 einzelnen Direktionsbezirke des preußischen Staatsbahnnetzes in der Weise zu ermitteln, daß für jeden Bezirk der durchschnittlich auf die Verkehrseinheit (Personen- oder Nutztonnenkilometer) entfallende Betrag berechnet und sodann aus der Gesetzmäßigkeit, nach welcher dieser Satz mit dem Vorherrschen des Güterverkehrs abnimmt, der Kostenbetrag für jede der zwei Verkehrseinheiten gefunden wurde. Der Grund, weshalb er auf das Zahlenmaterial vom Jahre 1884 zurückgreifen mußte, lag in der Tatsache, daß von diesem Jahre ab die Veröffentlichungen nicht mehr nach Direktionsbezirken gesondert, sondern für das Gesamtgebiet der preußischen Staatsbahnen stattfanden[2]).

Der ungenannte Verfasser führte aber den an sich recht glücklichen Gedanken nicht richtig durch und gelangte infolgedessen doch zu einem irrigen Ergebnis, indem er bei Berechnung des durchschnittlich auf die Verkehrseinheit entfallenden Betrages die Gesamtbetriebsausgabe zugrunde legte, während begreiflicherweise nur der von der Verkehrsmenge abhängige Teil der Betriebsausgaben in Anrechnung gebracht werden durfte. Der durchschnittliche auf die Verkehrseinheit entfallende Betrag wurde also

[1]) Archiv für Eisenbahnwesen 1890 sowie W. Launhardt, Theorie der Tarifbildung.

[2]) Siehe Bericht über die Ergebnisse der preußisch-hessischen Staatsbahnen 1884—1885.

nicht allein von dem Verhältnis des Güterverkehrs zu dem Personenverkehr, sondern auch von der auf ein Kilometer Bahnlänge kommenden Verkehrsmenge beeinflußt.

Direktionsbezirk	Wagenachskilometer beim Personenverkehr				Wagenachskilometer beim Güterverkehr				Summe der Wagenachskilometer	Davon beträgt der Güterverkehr Prozente
	in Schnellzügen	in Personenzügen	in gemischten Zügen	Zusammen	in gemischten Zügen	in Güterzügen	in Arbeitszügen	Zusammen		
Magdeburg . . .	33,0	122,1	2,9	158	8,7	311,5	4,4	325	483	67
Bromberg	29,6	93,6	27,3	150	82,1	249,3	5,7	337	487	69
Erfurt	29,4	70,8	7,8	108	23,6	241,4	5.0	273	381	72
Berlin	31,4	162,3	11,0	205	33,2	496,9	13,7	544	749	73
Frankfurt a. M. . .	22,3	68,9	4,3	96	12,1	242,3	4,0	259	355	73
Köln, linksrhein. .	32,1	95,8	10,0	138	30,0	436,2	5,2	471	609	77
Hannover	48,2	135,0	6,1	189	18,4	679,8	12,9	711	900	79
Elberfeld	8,4	86,9	2,6	98	7,8	425,6	0,9	434	532	81
Köln, rechtsrhein. ·	27,5	84,8	4,8	117	14,6	665,7	21,8	702	819	85
Breslau und Altona	39,0	112,1	37,1	189	112,9	912,4	9,2	1034	1223	85
Summe	300,9	1032,3	113,9	1448	343,4	4664,1	82,8	5090	6538	79

Direktionsbezirk	Personenverkehr				Güterverkehr				Überhaupt
	Schnellzüge	Personenzüge	1/4 der gemischten Züge	Summe der Personenzug-Kilometer	1/4 der gemischten Züge	Güterzüge	Arbeitszüge	Summe der Güterzug-Kilometer	
Magdeburg . . .	157	555	10	722	30	486	12	528	1250
Bromberg	154	385	83	622	249	318	18	585	1207
Erfurt	141	311	22	474	66	326	16	408	882
Berlin	179	871	36	1086	109	611	25	745	1831
Frankfurt a. M. . .	129	362	16	507	47	396	12	455	962
Köln, linksrhein. .	149	573	29	751	86	682	12	780	1531
Hannover	229	620	17	866	50	852	28	930	1796
Elberfeld	50	496	14	560	41	632	3	676	1236
Köln, rechtsrhein. .	132	490	22	644	66	889	31	986	1630
Breslau und Altona	235	531	110	876	330	1248	25	1603	2479
Summe	1555	5194	359	7108	1074	6440	182	7696	14804

Unter Vermeidung der Fehler seines Vorgängers benutzte nun Launhardt die von der Verkehrsmenge abhängigen Betriebskosten, d. h. die Kosten des Transportdienstes für 10 verschiedene Direktionsbezirke. Dazu gehörten die im Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des preußischen Staates verwalteten Bahnen vom Jahre 1884/85 in den beiden vorstehenden Tabellen

unter der Spalte „Transportverwaltung“ aufgeführten Ausgaben. Dazu fügte er die Kosten für Erneuerung der Schienen und Weichen, weil diese im wesentlichen von der Verkehrsmenge abhängig sind. Von den auf diese Weise erhaltenen Beträgen subtrahierte er

1. die Kosten für die Erneuerung der Betriebsmittel, da diese als Tilgungszinsen der Anschaffungskosten und der Betriebsmittel in Anrechnung gebracht werden sollten;
2. die Vergütungen für die Wahrnehmung des Betriebes für andere Verwaltungen und für Überlassung von Betriebsmitteln und
3. die Erträge aus Veräußerungen.

Zu den übrig bleibenden Summen setzte er mit Rücksicht auf die Kosten der allgemeinen Verwaltung einen Zuschlag von 10 %.

Die Beträge für die einzelnen Verwaltungen wurden in eine Tabelle eingetragen und so geordnet, daß man von oben nach unten zu Bezirken mit immer mehr vorherrschendem Güterverkehr gelangte. Die Bestimmung des Verhältnisses beider Verkehrsarten und somit die Reihenfolge richtete sich nach der Zahl der geleisteten Wagenachskilometer. Bei den gemischten Zügen wurde ein Viertel auf den Personenverkehr und drei Viertel auf den Güterverkehr gerechnet. Sodann wurde für die oberste und unterste Gruppe von je 5 Bezirken eine Addition ausgeführt, und man erhielt zwei Gleichungen von der Form $a\,p + b\,g = c$ [1]). Hieraus ergaben sich die Werte $p = 8{,}33$ Pf. und $g = 2{,}07$ Pf. Analog wurden für P und G, d. h. die Kosten eines Personenzugkilometers und eines Güterzugkilometers, die Werte $P = 175{,}2$ Pf. und $G = 131{,}2$ Pf. berechnet. Hierbei ergab sich die Gruppierung aus der Zahl der geleisteten Zugkilometer. Wenn mit Hilfe der durchschnittlichen Achsenzahl aus P und G auf p und g geschlossen wurde, so ergaben sich wesentlich andere Resultate als bei direkter Bestimmung von p und g. Dies hatte seinen Grund darin, daß die Kosten weder gleichmäßig mit der Zahl der Achskilometer und der Zugkilometer wachsen, sondern daß sie von der in den einzelnen Zügen geführten Achsenzahl abhängig sind, und zwar derart, daß die Kosten eines

[1]) Hierin bedeuten:

p = die Kosten eines Personenachskilometers,
g = die Kosten eines Güterachskilometers,
a = die Zahl der geleisteten Personenachskilometer,
b = die Zahl der geleisteten Güterachskilometer,
c = die Kosten des Transportdienstes.

mit n Achsen belasteten Zuges sich ausdrücken lassen durch die Formel: $x + n y$, d. h. also Zugkosten + Achskosten.

Multipliziert man nun die Kosten des Zugkilometers x mit der Zahl z der geleisteten Zugkilometer, so erhält man die Summe: $z x + z n y$, und da $z n$ gleich der Zahl der gefahrenen Achskilometer a ist, $z x + a y$. Analog ergibt sich für den Güterverkehr der Wert $z_1 x_1 + a_1 y_1$, so daß die Gesamtsumme der Transportkosten sich ausdrücken läßt durch die Formel: $z x + a y + z_1 x_1 + a_1 y_1$.

Zur Bestimmung der unbekannten Werte x, y, x_1 und y_1 lieferten die Betriebsergebnisse der 10 Bezirke der preußischen Staatsbahnen 10 Gleichungen, aus welchen man die wahrscheinlichsten Werte mit Hilfe der Methode der kleinsten Quadrate finden konnte. Auf diese Weise erhielt Launhardt die Kosten eines mit n Wagenachsen belasteten Zuges für den Personenverkehr zu:

$$P = 100 + 4 n \text{ (worin n die Achsenzahl bedeutet).}$$

Wie bereits hervorgehoben wurde, lag diesen Berechnungen Zahlenmaterial der Jahre 1884/85 zugrunde. Diesem Umstand braucht man indessen keine allzugroße Bedeutung beizulegen. Geheimrat Launhardt vertrat mir gegenüber persönlich die Ansicht, das Verhältnis des Anteiles des Personenverkehres an den Transportkosten habe im wesentlichen keine erhebliche Änderung erfahren. Die Löhne seien allerdings in recht erheblichem Maße gestiegen, aber die hierdurch hervorgerufene Verschiebung der Verhältnisse werde ungefähr wieder ausgeglichen durch den Rückgang der Eisenpreise. Von erheblicherem Einfluß auf das Resultat seien vielmehr die Zinsen der Anschaffungskosten der Betriebsmittel. Man müßte sie, weil sie gleichmäßig mit der Verkehrsmenge wachsen, bei der Ermittlung der Kosten für die Verkehrseinheit berücksichtigen; und ebenfalls die Kosten für die Erneuerung der Betriebsmittel, die als Tilgungszinsen der Anschaffungskosten anzusehen sind.

Die Anschaffungskosten der Lokomotiven und Tender betrugen nach den neuesten Veröffentlichungen des Jahres 1905[1]) 705 Millionen Mark, die Anlagekosten der Lokomotivschuppen waren schätzungsweise 100 Millionen Mark; sie sind in gleicher Weise von der Verkehrsmenge abhängig. Die Zinsen dieser Summen von zusammen rund 805 Millionen Mark sind, zu 4% gerechnet, gleich 32,2 Millionen Mark.

[1]) Siehe Betriebsbericht der für Rechnung d. preußischen Staates verwalteten Bahnen 1905—1906.

Fügt man hierzu die Kosten für die Erneuerung der Lokomotiven und Tender mit 33,9 Millionen Mark sowie als Anteil an den Kosten der allgemeinen Verwaltung 10 % dieses Betrages, das ist also 3,4 Millionen Mark, so erhält man den Gesamtbetrag von 99,5 Millionen Mark.

In Anbetracht des Umstandes, daß der Wagenverschiebungsdienst hauptsächlich dem Güterverkehr zur Last fällt, daß die Anschaffungskosten von Güterlokomotiven etwas größer sind als von Personenzuglokomotiven, und daß endlich letztere eine größere Zahl von Kilometern zurücklegen als erstere, wird man von dem berechneten Betrage nach Launhardt nur $^3/_5$, also 37,5 Millionen Personenzugkilometer und 4460 Millionen Achskilometer der Personenzüge zu berücksichtigen haben. Es entfallen also auf 1 Personenzugkilometer 18 Pf. und auf 1 Achskilometer der Personenzüge 0,84 Pf.[1]).

Die Anschaffungskosten der Personenwagen betrugen rund 364,2 Millionen Mark. Die Zinsen hiervon, zu 4 % gerechnet, sind also rund 14,4 Millionen Mark. Rechnet man hierzu die Erneuerungskosten der Personenwagen mit 12,3 Millionen Mark sowie als Anteil an den Kosten der allgemeinen Verwaltung 1,2 Millionen Mark, so erhält man einen Gesamtbetrag von 27,9 Millionen Mark, welcher auf 203 Millionen Zugkilometer oder auf 3863 Millionen von den Personenwagen geleisteten Achskilometern zu verteilen ist, so daß man für das Zugkilometer 13,7 Pf. und für das Achskilometer der Personenwagen 0,721 Pf. erhält.

Die Anschaffungskosten der Güter- und Gepäckwagen betrugen 927 Millionen, deren Zinsen also 37,2 Millionen Mark sind, so daß unter Hinzufügung der Erneuerungskosten von 23,6 Millionen Mark und eines Anteiles an den Kosten der allgemeinen Verwaltung von 10 % 2,4 (Millionen Mark) der Betrag von 63,2 Millionen Mark zu verteilen ist. Dabei sind zu den Achskilometern der Güterzüge noch die von den Gepäckwagen und Personenzügen geleisteten Achskilometer zu rechnen. Die Zahl derselben beträgt 934 Millionen, so daß wir erhalten für die Kosten des Achskilometers der Personenzüge:

$$\text{(I)} \qquad \frac{63{,}3 \text{ Millionen}}{(934 + 11927) \text{ Millionen}} = 0{,}5 \text{ Pf. pro Achskilometer}$$

Durch Hinzufügung der hier berechneten Beträge der Anschaffungskosten der Betriebsmittel erhält man die Kosten für das Personenzugkilometer zu:

[1]) Siehe Launhardt, Archiv für Eisenbahnwesen 1895.

a) Reine Transportkosten: . . . . . = 181,6 Pf.
b) Verzinsung und Tilgung der Anschaffungskosten der Lokomotiven und Tender: . . . . . = 18 -
c) Verzinsung und Tilgung der Anschaffungskosten der Personenwagen: . . . . . = 13,7 -
d) Verzinsung und Tilgung der Anschaffungskosten der Gepäckwagen: . . . . . = 2,3 -

Im ganzen = 215,6 Pf.

und für 1 Achskilometer der Personenzüge:

e) Reine Transportkosten: . . . . . = 8,90 Pf.
f) Verzinsung und Tilgung der Anschaffungskosten von Lokomotiven und Tendern: . . . . . = 0,84 -
g) Verzinsung und Tilgung der Anschaffungskosten der Wagen: . . . . . = 0,721 -

Im ganzen = 10,461 Pf.

Man ersieht aus diesen Berechnungen, daß die Anschaffungskosten der Betriebsmittel für eine richtige Feststellung der Transportkosten von erheblichem Belang sind; streng genommen hätte auch noch ein Teil der Anlagekosten der Werkstätten als gleichmäßig mit dem Verkehre wachsend in Betracht gezogen werden müssen. Es wird sich deshalb eine Abrundung nach oben rechtfertigen lassen. Die für die stattgehabte Zugbelastung berechneten Kosten des Zugkilometers und des Achskilometers sind von geringerer Bedeutung als der in Abhängigkeit von der Achsenzahl festgestellte Kostenbetrag für das Zugkilometer.

In der Formel:

(II) $$P = 100 + 4\,n$$

setzen wir demnach mit Rücksicht auf die Anschaffungskosten von Lokomotiven und Tendern statt $100 : 100 + 18$[1]$) = 118$ und statt $4\,n$[2]) mit Rücksicht auf die Anschaffungskosten der Wagen $4{,}0 + 0{,}72 = 4{,}72\,n$.

Die Kosten eines Personenzuges sind dann bei n Achsen:

(III) $$\underline{P = 118 + 4{,}72\,n}$$

Bei Berechnung der auf die Achse der Personenzüge entfallenden Kosten sind die mitgeführten Postwagen außer acht zu lassen; es verbleiben dann (4460 — 298) Millionen = 4162 Millionen Achskilometer bei 203 Millionen Zugkilometern, wonach also nach Ausschluß der Postwagen 24,9 Achsen durchschnittlich gefahren werden in jedem Zuge. Demnach sind die Kosten eines Achskilometers der Personenzüge:

(IV) $$\frac{118}{24{,}9} + 4{,}72 = 9{,}46 \text{ Pf.}$$ (Siehe III.)

[1]) Siehe Seite 100 (b).
[2]) Siehe Seite 100 (g).

Da die Achse der Personenwagen durchschnittlich mit:

$$\left(\frac{\text{Zahl der Personenkilometer}}{\text{Zahl der Achskilometer}}\right) = \left(\frac{17\,733 \text{ Millionen}}{38\,164 \text{ Millionen}}\right) = 4{,}6 \text{ Personen}$$

besetzt war, so wären die Kosten eines Personenkilometers:

$$= \frac{9{,}46}{4{,}6} = 2{,}05 \text{ Pf.}$$

Die Kosten für 1 Personenkilometer würden mithin bei einem Zuge von n Wagenachsen sein:

(V) $$b = \left(\frac{118}{4{,}6\,n}\right) + \left(\frac{4{,}72}{4{,}6}\right)$$

oder:

(VI) $$b = \frac{25{,}7}{n} + 1{,}02$$

§ 4.

Berechnung des Überschusses bei den einzelnen Klassen.

Zur Ermittelung des Kostensatzes für die verschiedenen Wagenklassen ist die Zahl der gefahrenen Platzkilometer für die betreffenden Wagenklassen zu ermitteln.

Es ist:

(VII) $$\text{Zahl der Achskilometer} \times \frac{\text{Zahl der Plätze}}{\text{Zahl der Achsen}} = \text{Zahl der Platzkilometer}$$

Mithin für alle Klassen:

(VIII) $$3864 \times \frac{1\,374\,157}{74\,841} \text{ Millionen} = 70\,711\,000\,000$$
$$= \text{Zahl der gefahrenen Platzkilometer}$$

Diese verteilt sich auf die Klassen nicht, wie irrtümlich oft angenommen wird, im Verhältnis der Zahl der Plätze. Die Zahl der in den einzelnen Klassen gefahrenen Platzkilometer ist:

1. proportional mit den durchschnittlichen Beförderungsstrecken der verschiedenen Klassen, die wir mit a bezeichnen wollen.
2. proportional mit der Zahl der Plätze, die unter Berücksichtigung der Bauart der Wagen für jede Klasse auf eine Achse kommt, und die wir mit b bezeichnen.

Die Werte n sind somit proportional mit den Produkten a b.

ad 1. Unter Zugrundelegung[1]) der Zahlen für das Jahr 1896 waren die Plätze ausgenutzt:

In der I. Klasse zu	10,4 %
- - II. - -	20,6 -
- - III. - -	24,2 -
- - IV. - -	36,4 -

Die Zahl der geleisteten Platzkilometer betrug im Jahre 1905:

In der I. Klasse	263 Millionen
- - II. -	2253 Millionen
- - III. -	7020 Millionen
- - IV. -	8196 Millionen

Hieraus ergibt sich die Zahl der gefahrenen Platzkilometer:

(IX)

In der I. Klasse zu $\frac{263 \text{ Mill.}}{0{,}104}$	= 2 529 Millionen
- - II. - - $\frac{2253 \text{ Mill.}}{0{,}206}$	= 10 937 -
- - III. - - $\frac{7020 \text{ Mill.}}{0{,}242}$	= 29 008 -
- - IV. - - $\frac{8196 \text{ Mill.}}{0{,}364}$	= 22 516 -

Die Zahl der vorhandenen Plätze ist:

(X)

In der I. Klasse	36 210
- - II. -	202 045
- - III. -	677 646
- - IV. -	457 256

Also jeder Platz ist durchschnittlich gefahren:

(XI)

In der I. Klasse	69 840 Kilometer
- - II. -	54 131 -
- - III. -	42 809 -
- - IV. -	49 260 -

ad 2. An der Hand des Wagenverzeichnisses für die Königl. Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. ergab sich durch Zählung, daß auf 2,9 Plätze I. Klasse 7,52 Plätze II., 17,5 Plätze III. und 23,65 Plätze IV. Klasse auf eine Achse kommen[2]).

[1]) Nach 1896 sind keine Veröffentlichungen über die Ausnutzung der Plätze bekannt gegeben, da die Zahl der gefahrenen Platzkilometer nicht mehr gezählt wurde.

[2]) Es wurde die Annahme gemacht, daß das festgestellte Verhältnis sich in den anderen Direktionsgebieten ähnlich gestalten wird. Der Anteil der Plätze in den D-Zügen, die sich nur in einem Gesamtverzeichnis für die Preuß.-Hess. Bahnen vorfanden, wurde unter Zuhilfenahme des Schnellzugskilometerschlüssels für die Direktion Frankfurt a. M. berechnet.

Das Verhältnis ist also:

$$1 : 75/29 : 175/29 : 236/29.$$

Es gilt mithin die Gleichung:

$$\text{(XII)} \quad \frac{2529}{n} + \frac{10\,937}{\frac{54}{70} \times \frac{75}{29}\,n} + \frac{29\,008}{\frac{43}{70} \times \frac{175}{29}\,n} + \frac{22\,516}{\frac{49}{70} \times \frac{236}{29}\,n} = 3862\,[1])$$

woraus sich ergibt, x = Zahl der in der I. Klasse pro Achse gefahrenen Plätze. Und wir erhalten für die Zahl der Plätze, die gefahren werden pro Achse:

$$\text{(XIII)} \quad \begin{cases} \text{In der I. Klasse} = 5{,}1 \\ \text{- - II. - } = 10{,}7 \\ \text{- - III. - } = 18{,}87 \\ \text{- - IV. - } = 29{,}07 \end{cases}$$

Mithin kommen auf eine Achse an beförderten Personen:

$$\text{(XIV)} \quad \begin{cases} \text{In der I. Klasse}: 0{,}104 \cdot 5{,}1 = 0{,}53 \\ \text{- - II. - }: 0{,}206 \cdot 10{,}7 = 2{,}20 \\ \text{- - III. - }: 0{,}242 \cdot 18{,}87 = 4{,}56 \\ \text{- - IV. - }: 0{,}364 \cdot 29{,}07 = 10{,}58 \end{cases}$$

Für die Transportkosten der I. Klasse ist mithin:

$$\text{(XV)} \quad b = \frac{118}{0{,}53\,n} + \frac{4{,}7 + 0{,}14\,[2])}{0{,}53}$$

Hierin wurde, da die I. Klasse fast durchweg in Schnellzügen geführt wird, für n der Wert 26 = Zahl der Achsen in Schnellzügen eingesetzt.

Es ergab sich:

$$b = 6{,}9 + 9{,}2 = \underline{16{,}1 \text{ Pf.}}$$

Für die II. Klasse ist:

$$\text{(XVI)} \quad b = \frac{118}{2{,}2} + \frac{4{,}7 + 0{,}13}{2{,}2}$$

[1]) Siehe Archiv für Eisenbahnwesen 1890, Seite 925.

[2]) Die Wagenkosten pro Achskilometer betragen bei 4460 Millionen Achskilometern $\frac{4870}{4460} = 1{,}09$ Pf. Diese Ausgabe erhöht sich nach Launhardtscher Berechnung bei der I. und II. Klasse um 12 %, d. h. also um 13 Pf., und sinkt bei der III. Klasse um 6 %, d. h. 0,065 Pf., bei der IV. Klasse um 9 %, d. h. 0,09 Pf.

Für n wurde eingesetzt der Wert 23 = durchschnittliche Achsenzahl der Personenzüge überhaupt. Es ergab sich

$$b = \underline{4{,}3 \text{ Pf.}}$$

Für die III. Klasse ist:

(XVII) $$b = \frac{118}{4{,}56\,n} + \frac{4{,}7 - 0{,}065\,^{1})}{4{,}56}$$

worin n ebenfalls = 23 gesetzt wurde. Es ergab sich

$$b = \underline{2{,}2 \text{ Pf.}}$$

Bei der IV. Klasse ist

(XVIII) $$b = \frac{118}{10{,}58\,n} + \frac{4{,}7 - 0{,}098\,^{1})}{10{,}58}$$

worin n = 21 = Zahl der Achsen in Personenzügen. Es ergab sich

$$b = \underline{0{,}99 \text{ Pf.}}$$

Der Gewinn beträgt also, wenn der neue Tarif in Rechnung gebracht wird:

(XIX)

In der	I. Klasse	— 9,1 Pf.	pro Personenkilometer
- -	II. -	+ 0,2 -	- - -
- -	III. -	+ 0,85 -	- - -
- -	IV. -	+ 1,01 -	- - -

§ 5.

Berechnung des Gesamtüberschusses beim Personenverkehr.

In der I. Klasse wurden gefahren im Rechnungsjahr 1905:
Nach dem Normaltarif:

71	Millionen Personenkilometer	(einfache Fahrt)
146	- -	(Rückfahrkarten)
29	- -	(Auf Rundreisehefte)
256	Millionen Personenkilometer	

Also wurden 256 Millionen überhaupt zu kilometrischen Sätzen gefahren. Das würde für das Jahr 1907 unter Anrechnung des Rückganges infolge der Fahrkartensteuer (von 8%) und einer regelmäßigen Jahreszunahme von 7%[2]) einen Betrag von rund 254 Millionen Personenkilometer abgeben.

[1]) Archiv für Eisenbahnwesen 1890, Seite 925.

[2]) Siehe Stenographische Berichte der 29. Sitzung des preußischen Abgeordnetenhauses am 8. März 1904 sowie Betriebsberichte 1905.

Ausnahmetarife kommen bei der I. Klasse nicht so in Betracht, daß sie in die Rechnung eingeführt werden müssen. Allenfalls müßte der Verkehr auf Rundreisehefte Beachtung finden. Es ist indessen anzunehmen, daß dieser an Umfang erhebliche Einbuße erleiden wird, da die Vorteile solcher Fahrtausweise um ein Erhebliches gesunken sind. Die auf Rundreisehefte kommenden Personenkilometer wurden daher mitgerechnet als einfache Fahrten. Der mutmaßliche Einnahmeausfall bei der I. Klasse würde sich daher stellen auf:

255 000 000 · 9,1 Pf. = 23 Millionen Mark.

In der II. Klasse wurden im Rechnungsjahr 1905 gefahren:

Nach dem Normaltarif:

273	Millionen	Personenkilometer	(einfache Fahrt)
1277	-	-	(Rückfahrkarten)
159	-	-	(Rundreisehefte)
1709	Millionen	Personenkilometer	

Im ganzen wurden also *1709* Millionen Personenkilometer nach dem Normaltarif gefahren. Für das Jahr 1907 würde der Betrag sich unter Anrechnung[1]) des Rückganges infolge der Fahrkartensteuer und der regelmäßigen Jahreszunahme auf *1865* Millionen erhöhen. Was die Ausnahmetarife anlangt, so wurde der Rundreiseverkehr wie bei der I. Klasse ebenfalls zu der Gesamtzahl addiert.

Da pro Personenkilometer in der II. Klasse 0,2 Pf. verdient werden, würde der Überschuß betragen 1865000000 . 0,2 Pf. = 3,7 Millionen M.

In der III. Klasse wurden im Rechnungsjahr 1905 gefahren:

729	Millionen	Personenkilometer	(einfache Fahrt)
1277	-	-	(Rückfahrkarten)
156	-	-	(Rundreisehefte)
Sa. **2162**	Millionen	Personenkilometer	

Für das ganze Jahr 1907 würde rechnungsgemäß der Wert sich erhöhen auf 2343 Millionen Personenkilometer.

[1]) In der 29. Sitzung des preußischen Abgeordnetenhauses vom 8. III. 1907 teilte der Minister der öffentlichen Arbeiten mit, daß sich infolge der Fahrkartensteuer der Verkehr der I. Klasse um 8 % vermindert hat, in der II. Klasse habe eine Steigerung von nur 1,7 % stattgefunden, während sonst 7,5 % zu erwarten waren, in der III. Klasse eine Zunahme von 3,3 %, während regelmäßig 8,4 % eintraten, in der IV. Klasse dagegen sei der Verkehr um 9,3 % gestiegen, während er sonst um 5 % steigt.

Da der Überschuß pro Personenkilometer 0,85 Pf. beträgt, so würde der Betrag der III. Klasse sich auf 2 343 000 000 . 0,85 Pf. = *19,19* Millionen Mark belaufen.

In der IV. Klasse wurden im Jahre 1905 6674 Millionen Personenkilometer (einfache Fahrt) zurückgelegt[1]).

Für das Jahr würde der Betrag sich rechnungsmäßig auf 7628 Millionen erhöhen.

Das entspräche einer Einnahme von *77* Millionen Mark aus der IV. Klasse.

Die voraussichtlichen Einnahmen aus dem Schnellzugsverkehr wurden an Hand der Statistik über die ehemalige Platzkartengebühr[2]) unter der Annahme, daß ungefähr 30 % der Schnellzüge zuschlagsfrei geführt werden sollen, geschätzt auf rund 10 000 000 M.

Der Personenverkehr würde also, wenn man vorläufig von den Ausnahmetarifen[3]) absieht, im Jahre 1907 eine voraussichtliche rechnungsgemäße Einnahme von rund 76 000 000 M, d. h. 8—10 % des Gesamtüberschusses der preußisch-hessischen Staatsbahnen, ergeben.

---

[1]) Es gibt bekanntlich keine Rückfahrkarten IV. Klasse.

[2]) Siehe Betriebsbericht 1905, Seite 62.

[3]) Zu den Ausnahmetarifen gehört in der Hauptsache der Vorort- und Stadtverkehr. Dieser ist bekanntlich ein äußerst unrentabler, und das Ergebnis würde sich daher um nicht unerhebliche Beträge verringern. Wie hoch diese sind, soll durch spätere Untersuchungen bestimmt werden, da hierfür Sondererhebungen der Transportkosten des Vorort- und Stadtverkehrs im besonderen erforderlich sind.

Personen- und

Auf Entfernungen von km	Gepäckfracht nach dem			Gepäckfracht nach dem			Gepäckfracht nach dem			Gepäckfracht nach dem		
	a neuen deutschen Gepäcktarif	b preußischen Tarif mit 25 kg Freigepäck	c süddeutschen Tarif zum Satze von 0,35 Pf. pro 10 kg	a neuen deutschen Gepäcktarif	b preußischen Tarif mit 25 kg Freigepäck	c süddeutschen Tarif zum Satze von 0,35 Pf. pro 10 kg	a neuen deutschen Gepäcktarif	b preußischen Tarif mit 25 kg Freigepäck	c süddeutschen Tarif zum Satze von 0,35 Pf. pro 10 kg	a neuen deutschen Gepäcktarif	b preußischen Tarif mit 25 kg Freigepäck	c süddeutschen Tarif zum Satze von 0,35 Pf. pro 10 kg
	für 25 kg Gepäck in Mark			für 50 kg Gepäck in Mark			für 70 kg Gepäck in Mark			für 80 kg Gepäck in Mark		
10	0,20	**frei**	0,20	0,40	**0,20**	**0,20**	0,60	**0,25**	**0,30**	0,80	**0,30**	**0,35**
20	0,20	-	*0,25*	0,40	**0,30**	**0,35**	0 60	**0,50**	**0,50**	0,80	**0,60**	**0,60**
30	0,20	-	*0,35*	0,50	**0,45**	*0,55*	0,75	0,75	*0,80*	1,00	**0,90**	**0,90**
40	0,20	-	*0,45*	0,50	*0,60*	*0,70*	0,75	*1,00*	*1,00*	1,00	*1,20*	*1,15*
50	0,20	-	*0,55*	0,50	*0,75*	*0,90*	0,75	*1,25*	*1,30*	1,00	*1,50*	*1,45*
60	0,50	-	*0,65*	1,00	**0,90**	*1,05*	1,50	1,50	1.50	2.00	**1,80**	**1,70**
70	0.50	-	*0,75*	1,00	*1,05*	*1,25*	1,50	*1,75*	*1,80*	2,00	*2,10*	2,00
80	0,50	-	*0,85*	1,00	*1,20*	*1,40*	1,50	*2,00*	*2.00*	2,00	*2,40*	*2,25*
90	0,50	-	*1,00*	1,00	*1,35*	*1,60*	1,50	*2,25*	*2.25*	2,00	*2,70*	*2,60*
100	0,50	-	*1,05*	1,00	*1,50*	*1,75*	1,50	*2,50*	*2,45*	2,00	*3,00*	*2,80*
200	1,00	-	*2,10*	2,00	*3,00*	*3,50*	3,00	*5,00*	*4,90*	4,00	*6,00*	*5,60*
300	1,50	-	*3,15*	3,00	*4,50*	*5,25*	4,50	*7,50*	*7,35*	6,00	*9,00*	*8,40*
400	2,00	-	*4.20*	4,00	*6,00*	*7,00*	6,00	*10,00*	*9.80*	8,00	*12,00*	*11,20*
500	2,50	-	*5,25*	5,00	*7,50*	*8,75*	7,50	*12,50*	*12,25*	10,00	*15,00*	*14,00*
600	3,00	-	*6,30*	6,00	*9,00*	*10,50*	9,00	*15,00*	*14.70*	12,00	*18,00*	*16.00*
700	3,50	-	*7,35*	7,00	*10,50*	*12,25*	10,50	*17,50*	*17,15*	14,00	*21,00*	*19,60*
800	4,00	-	*8,40*	8,00	*12,00*	*14,00*	12,00	*20,00*	*19,60*	16,00	*24,00*	*22,40*

Gepäcktarifreform.

Gepäckfracht nach dem			Gepäckfracht nach dem			Gepäckfracht nach dem			Gepäckfracht nach dem		
a neuen deutschen Gepäcktarif	b preußischen Tarif mit 25 kg Freigepäck	c süddeutschen Tarif zum Satze von 0,35 Pf. pro 10 kg	a neuen deutschen Gepäcktarif	b preußischen Tarif mit 25 kg Freigepäck	c süddeutschen Tarif zum Satze von 0,35 Pf. pro 10 kg	a neuen deutschen Gepäcktarif	b preußischen Tarif mit 25 kg Freigepäck	c süddeutschen Tarif zum Satze von 0,35 Pf. pro 10 kg	a neuen deutschen Gepäcktarif	b preußischen Tarif mit 25 kg Freigepäck	c süddeutschen Tarif zum Satze von 0,35 Pf. pro 10 kg
für 90 kg Gepäck in Mark			für 100 kg Gepäck in Mark			für 150 kg Gepäck in Mark			für 200 kg Gepäck in Mark		
0,80	**0,35**	**0,40**	0,80	**0,40**	**0,40**	1,20	**0,65**	**0,60**	1,60	**0,90**	**0,80**
0,80	**0,70**	**0,65**	0,80	0,80	**0,70**	1,20	*1.30*	**1,05**	1,60	*1.80*	**1,40**
1,00	*1,05*	1,00	1,00	*1.20*	*1,10*	1,50	*1.95*	*1,65*	2,00	*2,70*	*2,20*
1,00	*1.40*	*1,30*	1,00	*1.60*	*1,40*	1,50	*2.60*	*2.10*	2,00	*3,60*	*2,80*
1,00	*1.75*	*1,65*	1,00	*2,00*	*1,80*	1,50	*3.25*	*2.70*	2,00	*4,50*	*3,60*
2,00	*2,10*	**1,90**	2,00	*2,40*	*2,10*	3,00	*3.90*	*3.15*	4,00	*5,40*	*4,20*
2,00	*2,45*	*2,25*	2,00	*2,80*	*2,50*	3,00	*4.55*	*3,75*	4,00	*6.30*	*5,00*
2,00	*2.80*	*2.55*	2,00	*3,20*	*2,80*	3,00	*5.20*	*4,20*	4,00	*7,20*	*5,60*
2,00	*3,15*	*2.90*	2,00	*3,60*	*3,20*	3,00	*5,85*	*4,80*	4,00	*8.10*	*6,40*
2,00	*3,50*	*3,15*	2,00	*4.00*	*3.50*	3,00	*6.50*	*5,25*	4,00	*9,00*	*7,00*
4,00	*7.00*	*6,30*	4,00	*8,00*	*7,00*	6,00	*13,00*	*10.50*	8,00	*18,00*	*14,00*
6,00	*10,50*	*9,45*	6,00	*12,00*	*10.50*	9,00	*19,50*	*15.75*	12,00	*27,00*	*21,00*
8,00	*14,00*	*12.60*	8,00	*16,00*	*14.00*	12,00	*26.00*	*21.00*	16,00	*36,00*	*28.00*
10,00	*17,50*	*15.75*	10,00	*20,00*	*17,50*	15,00	*32,50*	*26,25*	20,00	*45,00*	*35,00*
12,00	*21,00*	*18,90*	12,00	*24.00*	*21,00*	18,00	*39,00*	*31,50*	24,00	*54,00*	*42,00*
14,00	*24,50*	*22.05*	14,00	*28,00*	*24.50*	21,00	*45,50*	*36,75*	28,00	*63,00*	*49,00*
16,00	*28,00*	*25,20*	16,00	*32,00*	*28,00*	24,00	*52,00*	*42,00*	32,00	*72,00*	*56,00*

Literatur-Verzeichnis.

1. Handwörterbuch der Staatswissenschaften.
2. Schönberg, Handbuch der politischen Ökonomie.
3. Roscher-Stieda, Nationalökonomik des Handels- und Gewerbefleißes.
4. Roscher-Pöhlmann, Grundlagen der Nationalökonomie.
5. Conrad, Nationalökonomie.
6. Cohn, System der Nationalökonomie, Bd. III.
7. Wagner, A., Lehrbuch der politischen Ökonomie.
8. Eheberg, Th. v., Finanzwissenschaft.
9. Rau, K. H., Lehrhuch der politischen Ökonomie.
10. Schmoller, Volkswirtschaftslehre.
11. Knies, C., Eisenbahnen und ihre Wirkungen.
12. Sax, E., Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft.
13. v. Mayer, A., Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen.
14. Ulbricht (J. T. F.), Geschichte der sächsischen Staatsbahnen.
15. Wiedemann, Geschichte der sächsischen Staatseisenbahnen.
16. Supper, Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg.
17. v. Morlok, Die Königlich württembergischen Eisenbahnen.
18. v. Margraf, Die Königl. bayrischen Staatsbahnen.
19. Schmidt, Die Eisenbahnen in Mecklenburg.
20. Cauer, W., Betrieb und Verkehr auf den preußischen Staatsbahnen.
21. v. Vegesack, M., Zur Verstaatlichung der preußischen Eisenbahnen. 1905.
22. v. d. Leyen, Die nordamerikanischen Eisenbahnen.
23. Zehn Jahre preußisch-deutscher Eisenbahnpolitik.
24. Fohlingen, O., Geschichte der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.
25. Kech, E., Die Gründung der Großh. badischen Staatseisenbahnen.
26. Fuchs, H., Geschichte des badischen Gütertarifwesens bis zur Tarifreform 1877.
27. Biedermann, Die Entwicklung der Königl. preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.
28. Ullrich, Das Eisenbahntarifwesen.
29. Ullrich, Personentarifreform und Zonentarif.
30. Nördliung, Die Selbstkosten der Eisenbahntransporte.
31. Rank, E., Das Eisenbahntarifwesen in seinen Beziehungen zur Volkswirtschaft und Verwaltung.
32. Engel, E., Eisenbahnreform.
33. Rölls Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, III.

34. Wie soll tarifiert werden. 1890. (Hartlebens Verlag, Wien.)
35. v. d. Leyen, A., Die Durchführung des Staatbahnsystems in Preußen. (Schmollers Jahrbuch 1883, p. 461.)
36. v. d. Leyen, A., Die Erträge der Eisenbahnen und des Staatshaushaltes. (Schmollers Jahrbuch 1892.)
37. v. d. Leyen, A., Artikel über „Eisenbahnpolitik“ im Handwörterbuch der Staatswissenschaften.
38. Cohn, G., Zur Geschichte und Politik des Verkehrswesens. Stuttgart 1900.
39. Schultze, W. A., Die Tarifpreishöhe für die I. Klasse. (Zeitschr. d. Ver. deutscher Eisenbahnverwaltungen 1907, Nr. 18.)
40. Wasserkraftanlagen in Bayern. (Zeitschr. d. Ver. deutsch. Eisenbahnverwaltungen 1907, Nr. 24.)
41. Schulze, W. A., Die Fahrkartensteuer nach Durchführung der Personentarifreform. (Zeitschr. d. Ver. deutsch. Eisenbahnverwaltungen 1907, Nr. 27.)
42. Die Selbstkosten des Personenverkehrs. (Zeitschr. d. Ver. deutsch. Eisenbahnverwaltungen 1906, Nr. 46.)
43. Heubach, Die Erwerbung der Pfalzbahnen durch den bayerischen Staat. (Zeitschr. d. Ver. deutsch. Eisenbahnverwaltungen 1905, Nr. 78.)
44. Schultze, W. A., Zur Personen- und Gepäcktarifreform in Deutschland. (Zeitschr. d. Ver. deutsch. Eisenbahnverwaltungen 1905, Nr. 82.)
45. Äußerungen der Ältesten der Berliner Kaufmannschaft und der Hamburger Handelskammer zur Personentarifreform. (Zeitschr. d. Ver. deutsch. Eisenbahnverwaltungen 1906, Nr. 9.)
46. Biedermann, Die wirtschaftliche Entwickelung der Staatseisenbahnen in Preußen. (Archiv f. Eisenbahnwesen 1906, S. 1275.)
47. Fleck, Geschichte der Eisenbahn in Preußen. (Archiv f. Eisenbahnwesen 1896, Nr. 27.)
48. Denkschrift d. preußischen Regierung über d. Personentarifreform 1906.
49. Denkschrift d. sächsischen Regierung über d. Personentarifreform 1905.
50. Denkschrift d. badischen Regierung über d. Personentarifreform 1906.
51. Denkschrift d. württembergischen Regierung üb. d. Personentarifreform 1906.
52. Denkschrift d. Deutschen Handelstages über d. Personentarifreform 1904.

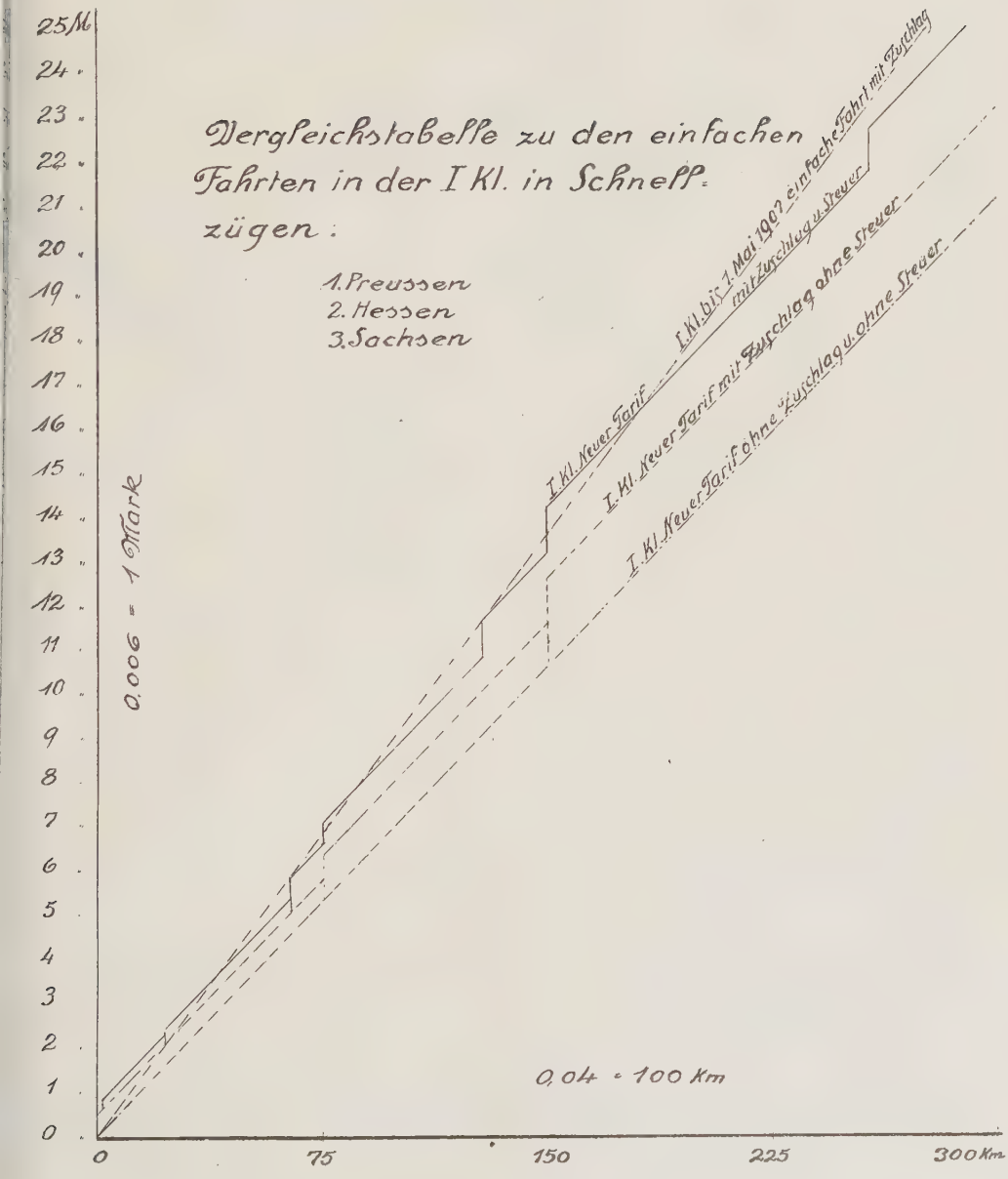
Lebenslauf.

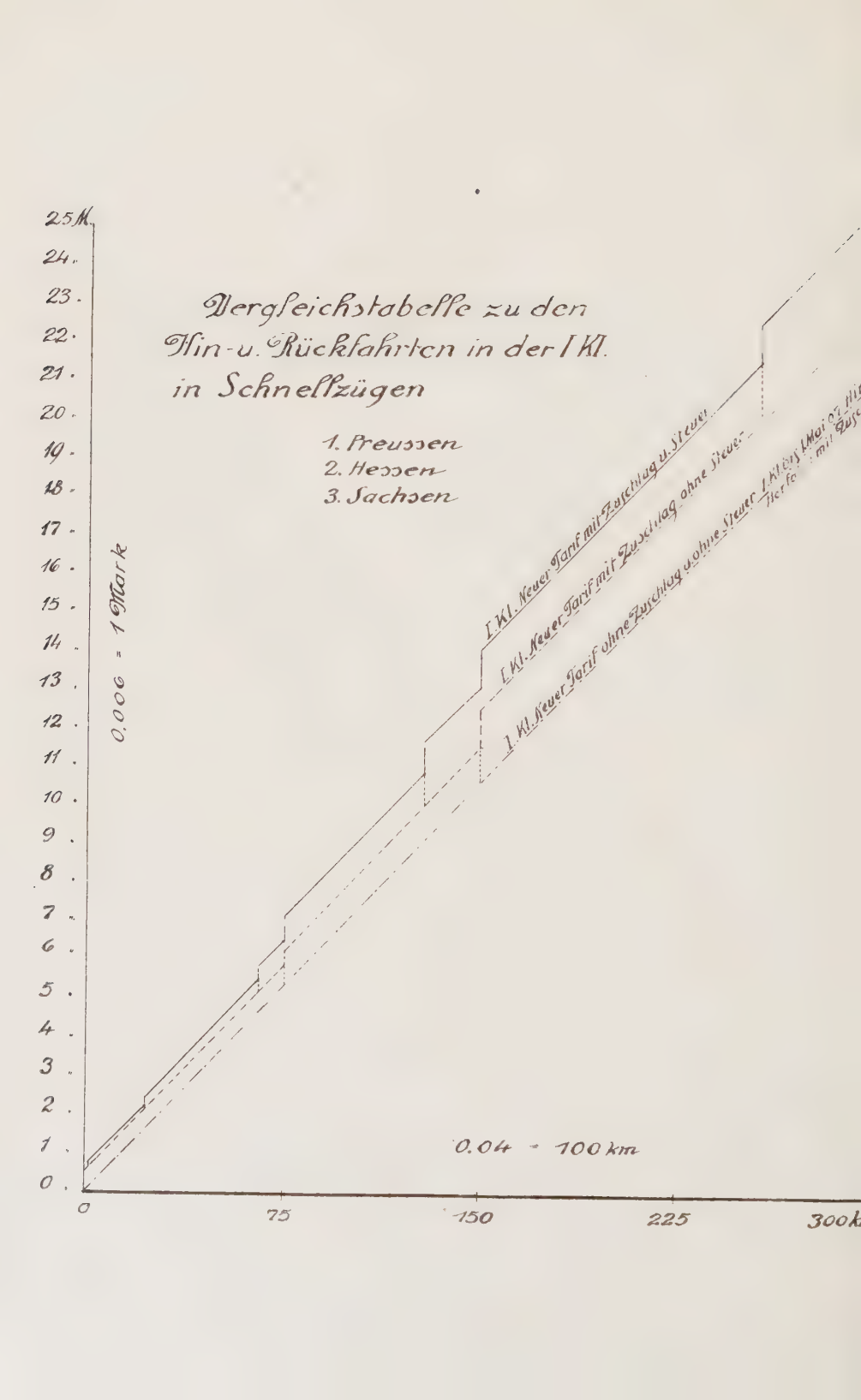
Am 20. Mai 1878 wurde ich, Johann Gottfried Meyer, zu Amsterdam als Sohn des dort ansässigen deutschen Kaufmanns, evangelischer Konfession, Gottfried Meyer geboren. Von meinem 6. bis zum 18. Lebensjahre besuchte ich holländische Lehranstalten und bestand im Juli 1906 die Reifeprüfung an der Oberrealschule zu Haarlem. Da es als deutscher Reichsangehöriger mein Wunsch war, meine Laufbahn in der alten Heimat fortzusetzen, ich aber nach den dortigen Bestimmungen nicht das Recht hatte, zu studieren, begab ich mich auf die Oberrealschule zu Halberstadt und bestand die Reifeprüfung dort im April 1898. Darauf studierte ich an den Technischen Hochschulen zu Dresden und Berlin Ingenieurwissenschaften und bestand im Jahre 1904 die Diplom-Hauptprüfung zu Berlin. — Da ich mich in der Lage befand, noch einige Zeit meiner weiteren theoretischen Ausbildung widmen zu können, bezog ich nacheinander die Universitäten Berlin und Leipzig und hörte dort Vorlesungen bei den Herren Schmoller, Schmarsow, Stieda, Wagner und Wundt. Allen Herren spreche ich an dieser Stelle meinen aufrichtigsten Dank aus für die vielen Anregungen, die ich von ihnen erhalten habe. —

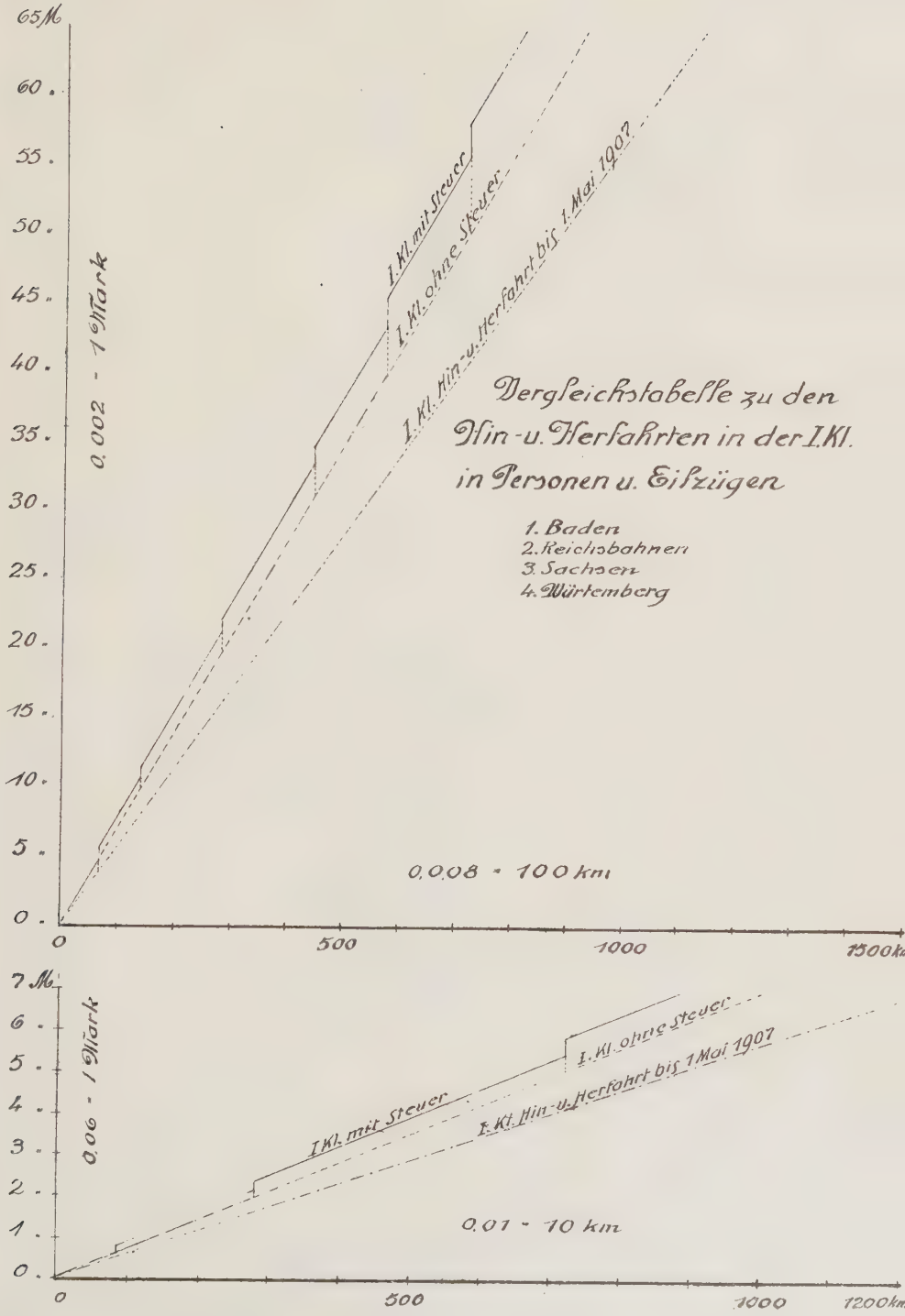
Die vorliegende Arbeit hat ihren Ursprung in einem Vortrag, den ich im Seminar des Herrn Geheimrat Stieda zu Leipzig gehalten habe. Da sich das Thema als fruchtbarer erwies, als man anfangs hatte voraussehen können, baute ich es zu einer Dissertation aus. Meinem hochverehrten Lehrer, Herrn Geheimrat Stieda, spreche ich für die tatkräftige Förderung meiner Bestrebungen meinen besten Dank aus.

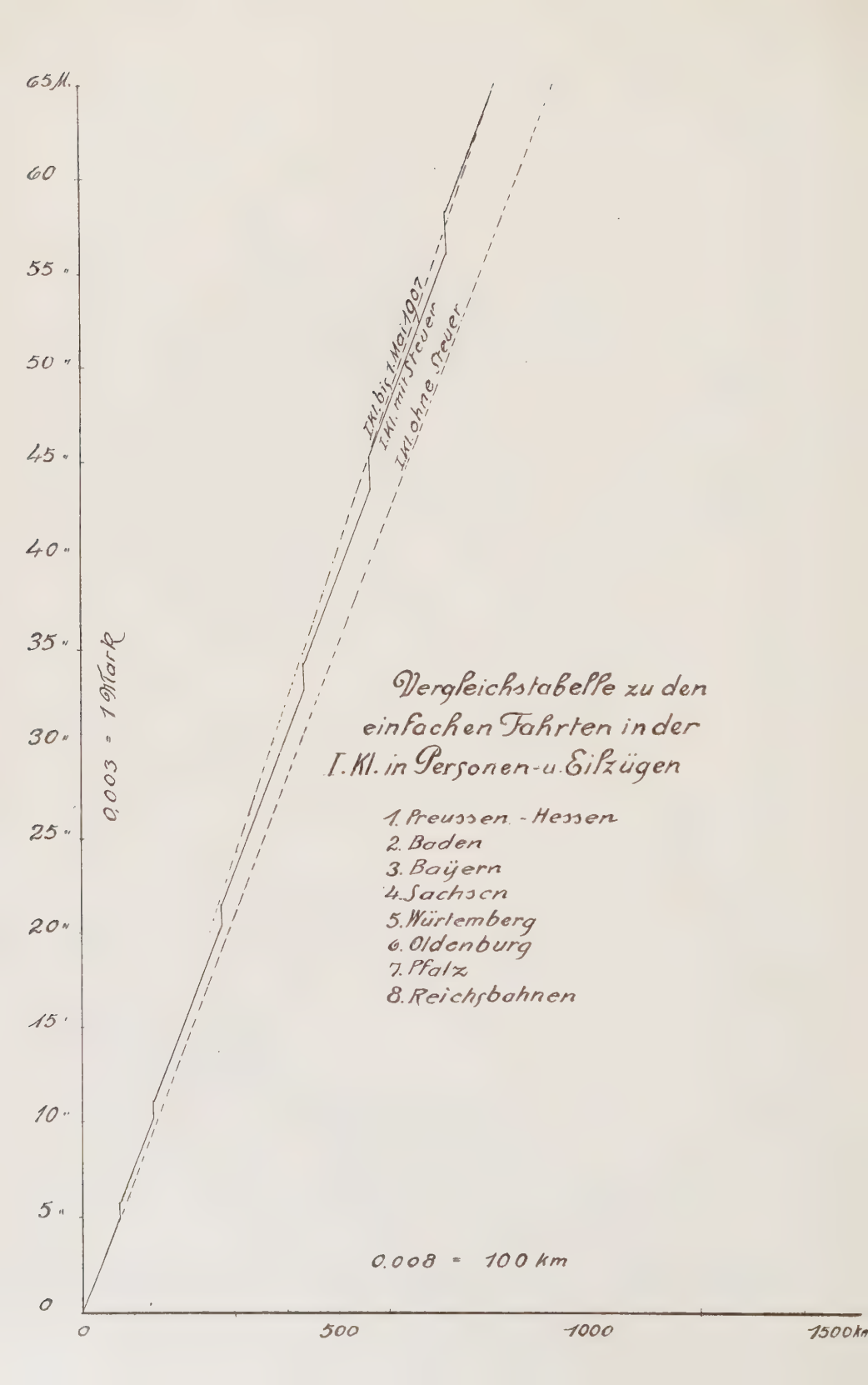
Erläuterung zu den graphischen Darstellungen.

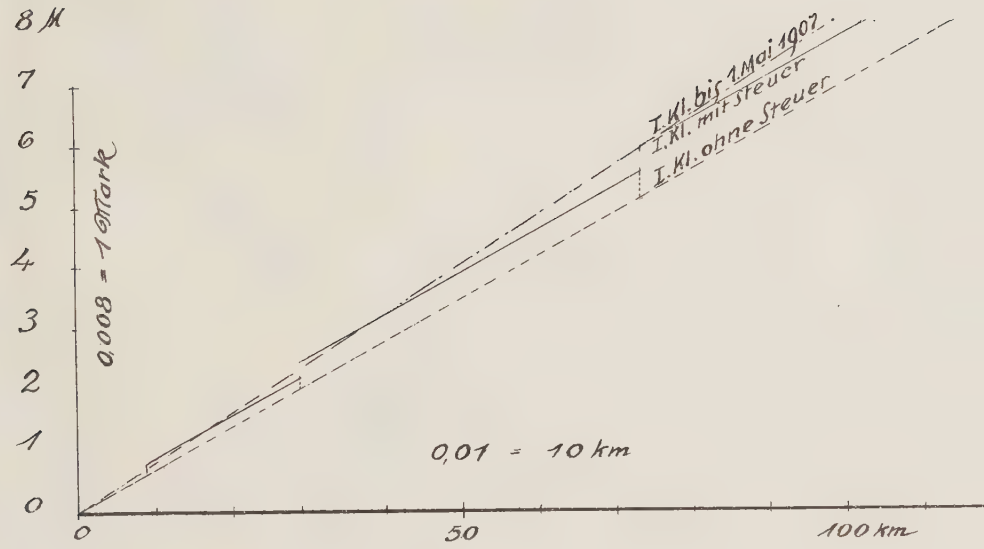
Die Darstellungen sind in der Weise zu verstehen, daß die Preise in senkrechter, die Reiselängen in wagerechter Richtung aufgetragen sind. Will man zu einer Entfernung den entsprechenden Preis ablesen, so errichtet man auf der wagerechten Achse in der bestimmten Entfernung vom 0-Punkt ein Lot. Die Länge dieses Lotes gibt den Fahrpreis an. (Rot — bis zum 1. Mai 1907; blaupunktiert — ohne Fahrkartensteuer vom 1. Mai 1907 ab; blau — tatsächlicher gegenwärtiger Fahrpreis.)

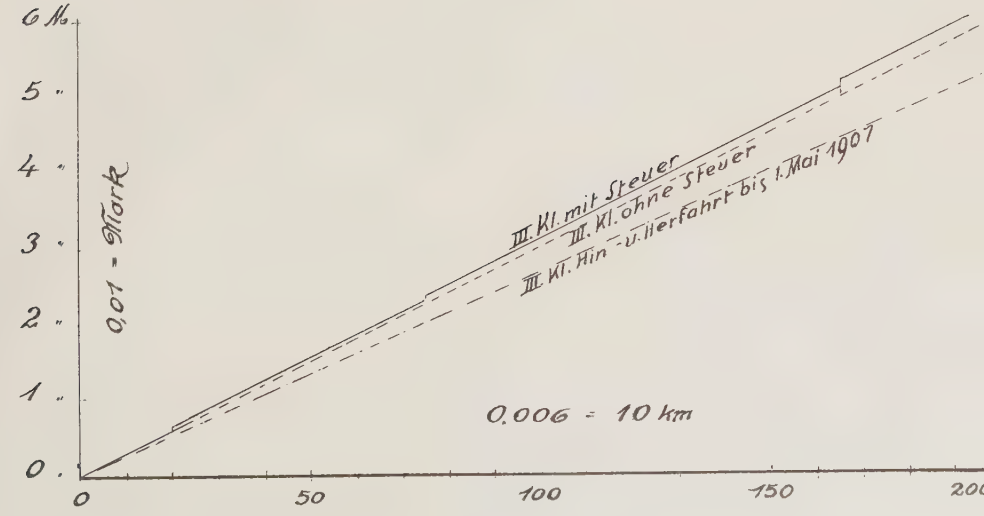

Vergleichstabelle zu den einfachen Fahrten in der I Kl. in Schnellzügen:
1. Preussen
2. Hessen
3. Sachsen
I Kl. Neuer Tarif
I Kl. bis 1. Mai 1907 einfache Fahrt mit Zuschlag
I. Kl. Neuer Tarif mit Zuschlag u. Steuer
I. Kl. Neuer Tarif mit Zuschlag ohne Steuer
I Kl. Neuer Tarif ohne Zuschlag u. ohne Steuer
0,006 = 1 Mark
0,04 = 100 Km
25M
24
23
22
21
20
19
18
17
16
15
14
13
12
11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1
0
0
75
150
225
300Km

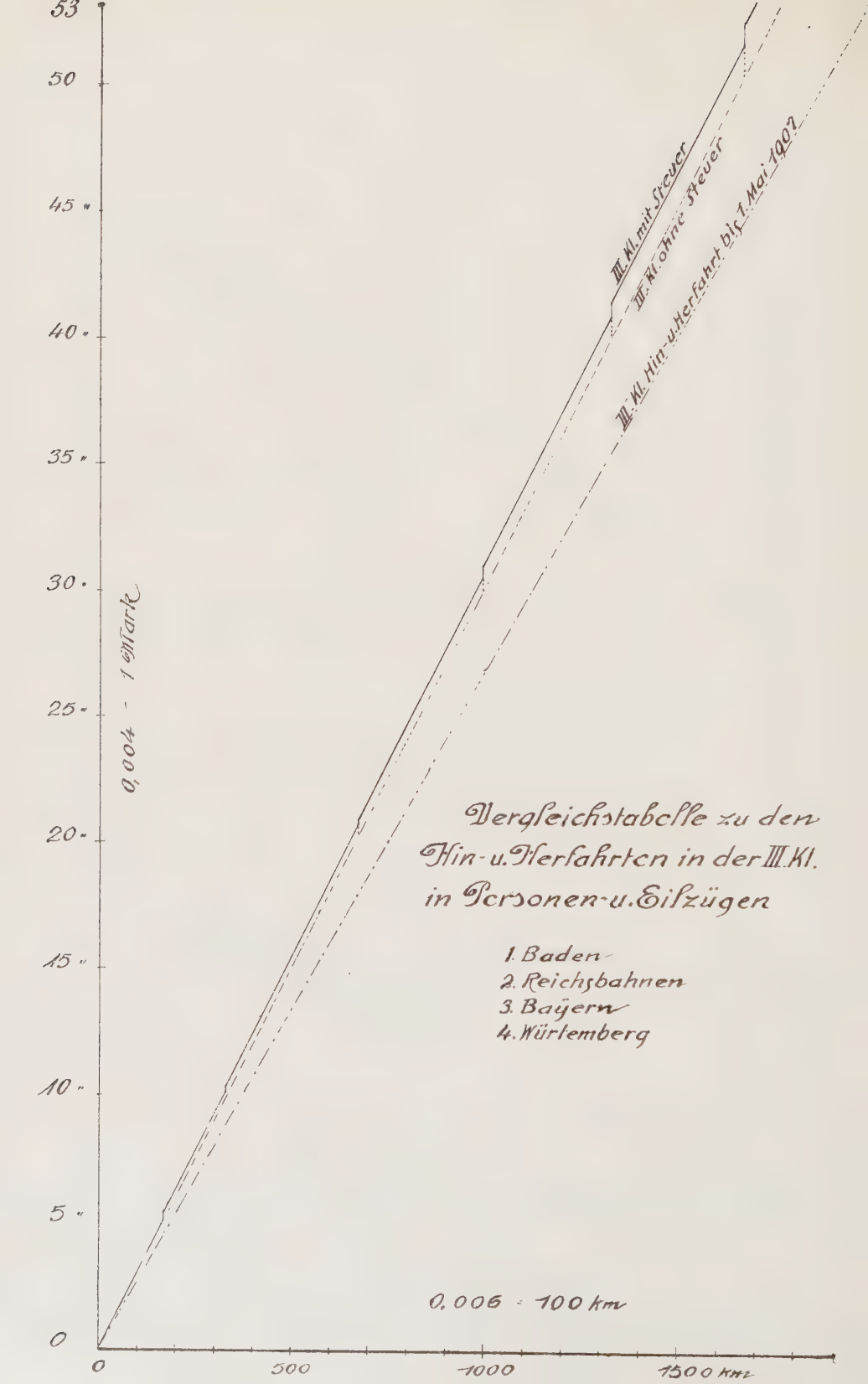

Vergleichstabelle zu den
Hin-u. Rückfahrten in der I Kl.
in Schnellzügen
1. Preussen
2. Hessen
3. Sachsen
I. Kl. Neuer Tarif mit Zuschlag u. Steuer
I. Kl. Neuer Tarif mit Zuschlag ohne Steuer
I. Kl. Neuer Tarif ohne Zuschlag u. ohne Steuer
0,006 = 1 Mark
0.04 = 100 km
25 M.
24.
23.
22.
21.
20.
19.
18.
17.
16.
15.
14.
13.
12.
11.
10.
9.
8.
7.
6.
5.
4.
3.
2.
1.
0.
0
75
150
225
300

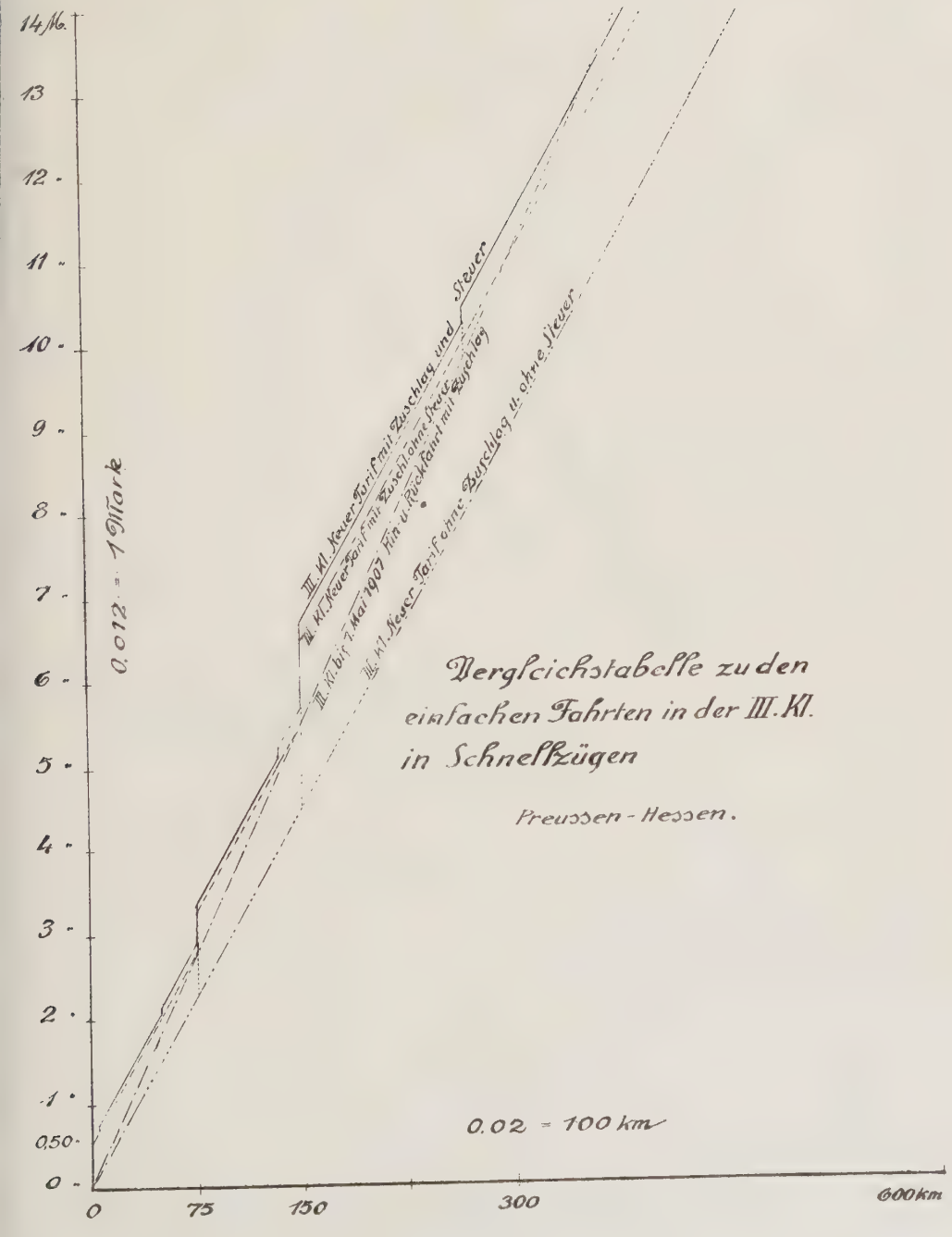

65 M.
60.
55.
50.
45.
40.
35.
30.
25.
20.
15.
10.
5.
0.
0.002 - 1 Mark
I. Kl. mit Steuer
I. Kl. ohne Steuer
I. Kl. Hin- u. Herfahrt bis 1. Mai 1907
Vergleichstabelle zu den Hin- u. Herfahrten in der I. Kl. in Personen u. Eilzügen
1. Baden
2. Reichsbahnen
3. Sachsen
4. Württemberg
0,008 - 100 km
0
500
1000
1500 km
7 M.
6.
5.
4.
3.
2.
1.
0.
0,06 - 1 Mark
I. Kl. mit Steuer
I. Kl. ohne Steuer
I. Kl. Hin- u. Herfahrt bis 1 Mai 1907
0,01 - 10 km
0
500
1000
1200 km

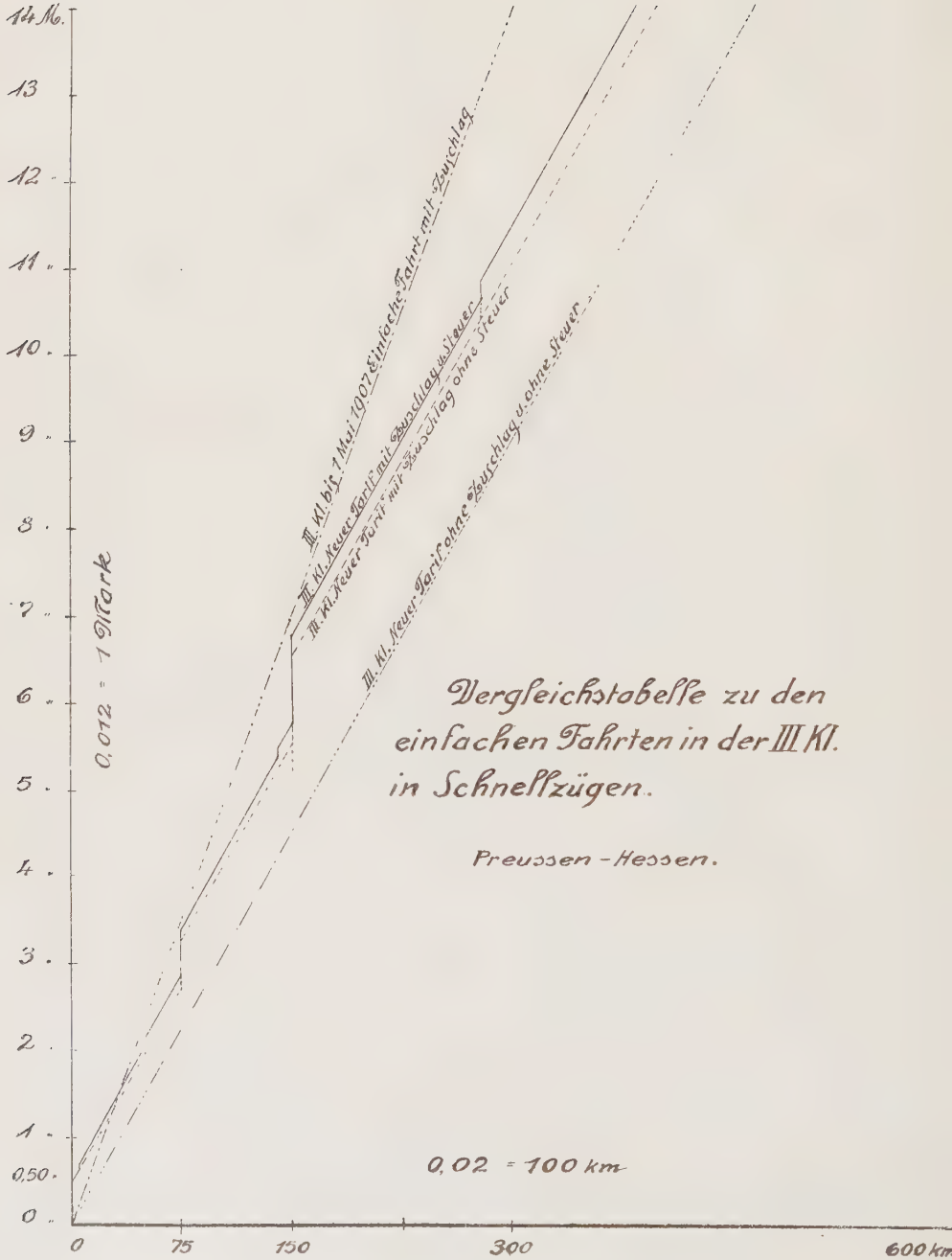

65 M.
60
55 "
50 "
45 "
40 "
35 "
30 "
25 "
20 "
15 "
10 "
5 "
0
0,003 = 1 Mark
I.Kl. bis 1. Mai 1907
I.Kl. mit Steuer
I.Kl. ohne Steuer
Vergleichstabelle zu den einfachen Fahrten in der I. Kl. in Personen- u. Eilzügen
1. Preussen - Hessen
2. Baden
3. Baïern
4. Sachsen
5. Würtemberg
6. Oldenburg
7. Pfalz
8. Reichsbahnen
0.008 = 100 km
0
500
1000
1500 km

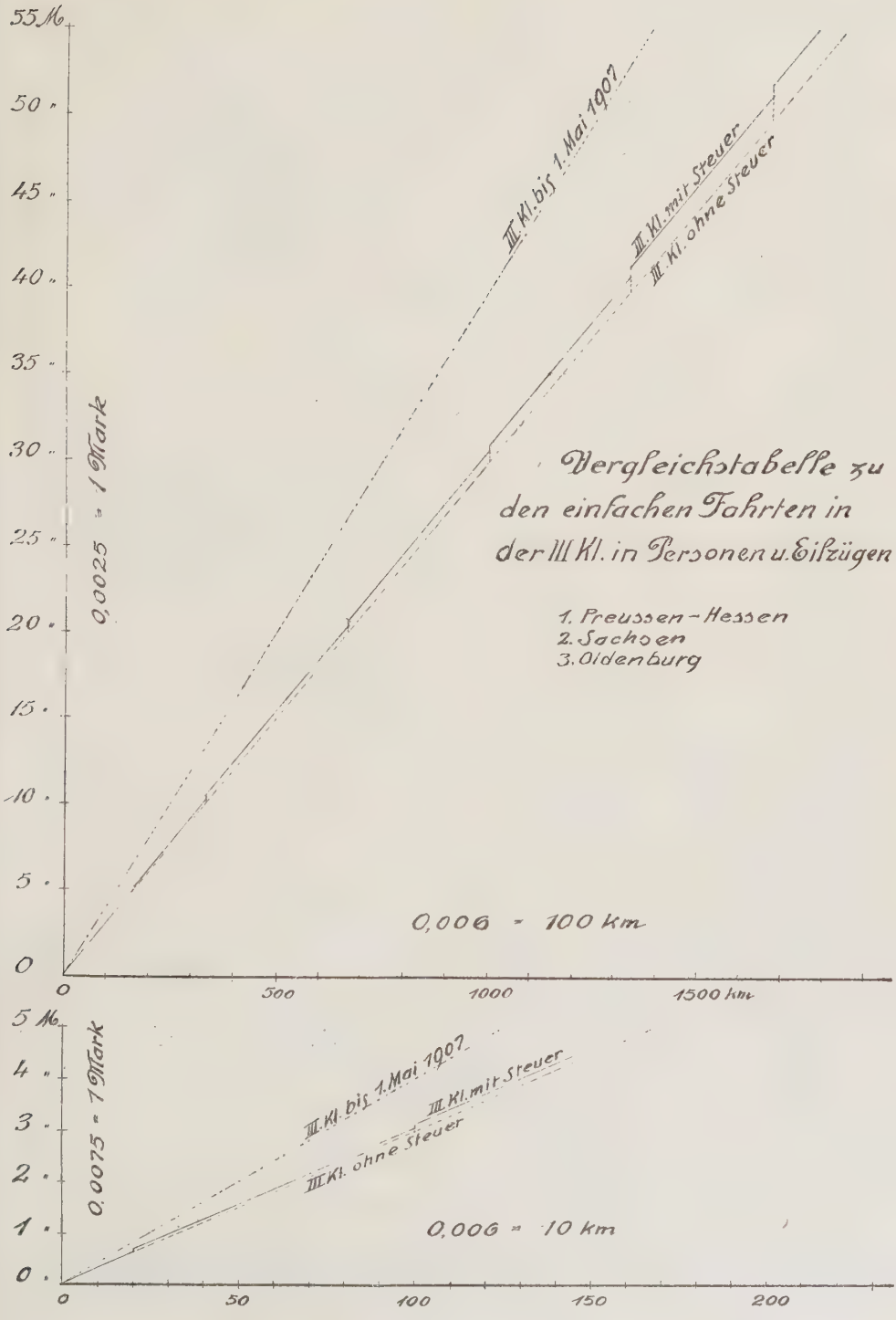

8 M
7
6
5
4
3
2
1
0
0,008 = 1 Mark
I. Kl. bis 1. Mai 1907
I. Kl. mit Steuer
I. Kl. ohne Steuer
0,01 = 10 km
0
50
100 km

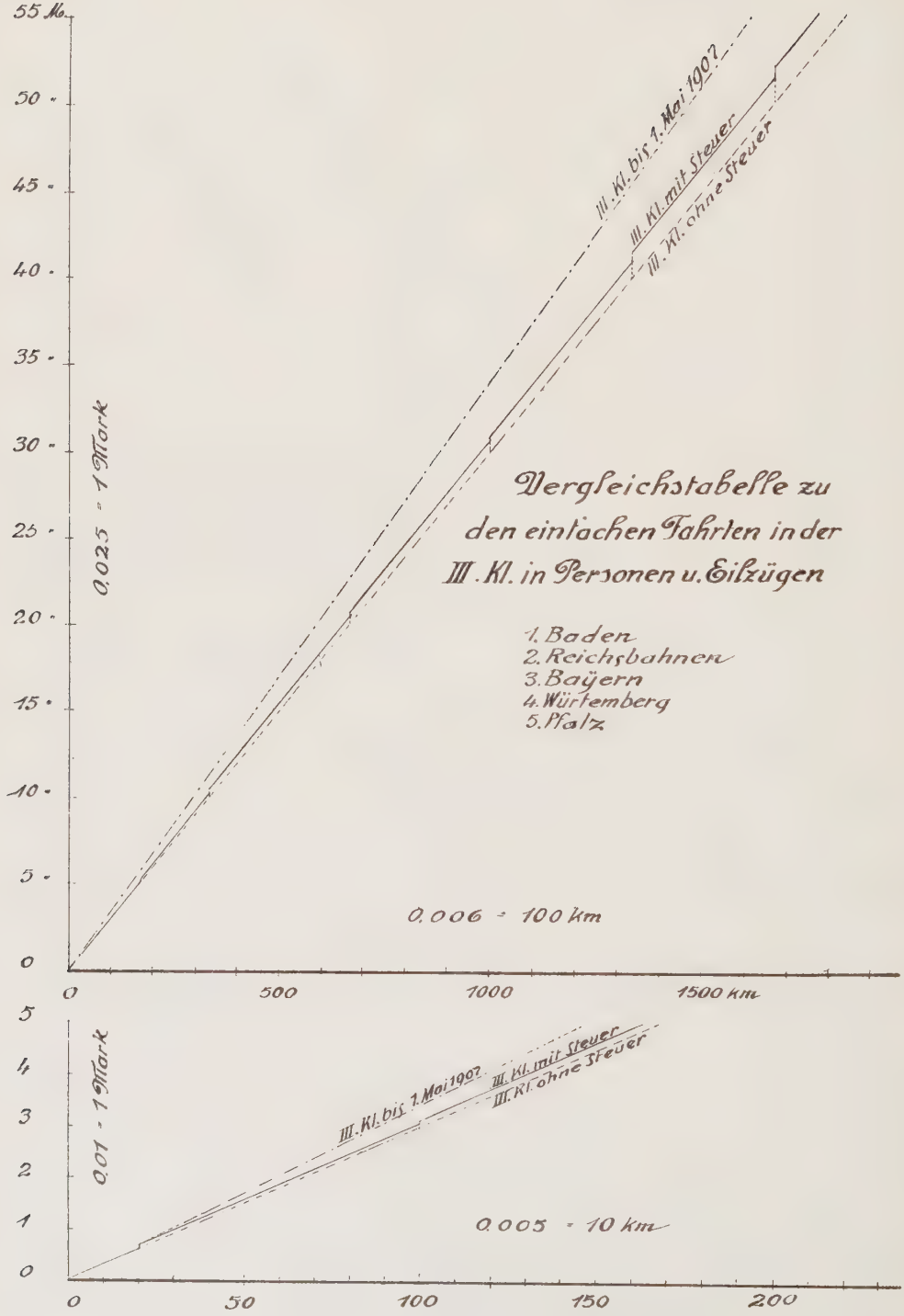

6 M
5 "
4 "
3 "
2 "
1 "
0 .
0,01 = Mark
III. Kl. mit Steuer
III. Kl. ohne Steuer
III. Kl. Hin- u. Herfahrt bis 1. Mai 1907
0.006 = 10 km
0
50
100
150
200

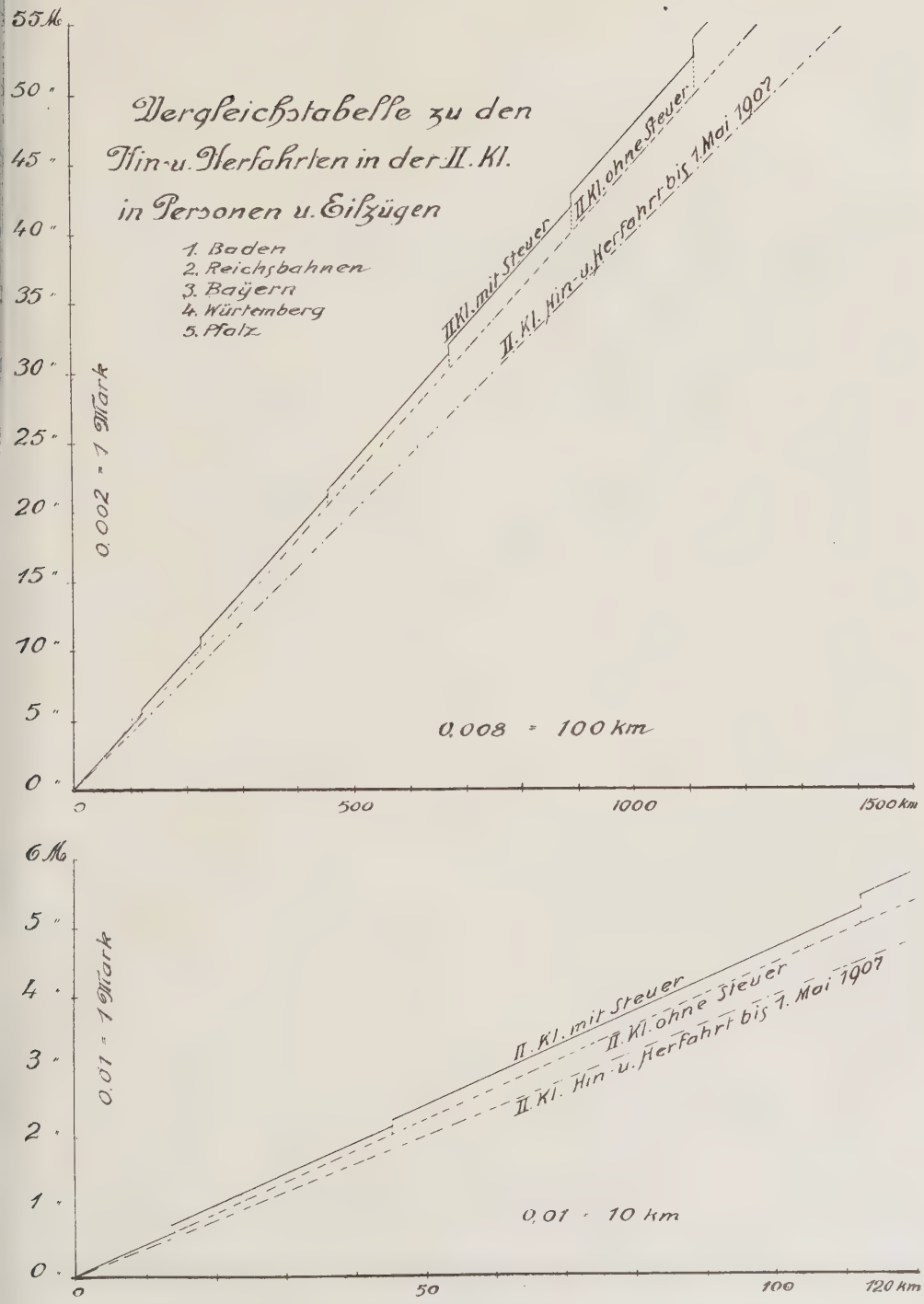

53
50
45 "
40 "
35 "
30 "
25 "
20 "
15 "
10 "
5 "
0
0,004 = 1 Mark
III. Kl. mit Steuer
III. Kl. ohne Steuer
III. Kl. Hin- u. Herfahrt bis 1. Mai 1907
Vergleichstabelle zu den Hin- u. Herfahrten in der III. Kl. in Personen- u. Eilzügen
1. Baden
2. Reichsbahnen
3. Bayern
4. Württemberg
0,006 = 100 km
0
500
1000
1500 km


14/16.
13
12
11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1
0,50
0
0.012 = 1 Mark
III. Kl. Neuer Tarif mit Zuschlag und Steuer
III. Kl. Neuer Tarif ohne Zuschlag und Steuer
III. Kl. bis 1. Mai 1907 Hin u. Rückfahrt mit Zuschlag
III. Kl. Neuer Tarif ohne Zuschlag u. ohne Steuer
Vergleichstabelle zu den einfachen Fahrten in der III. Kl. in Schnellzügen
Preussen - Hessen.
0.02 = 100 km
0
75
150
300
600km

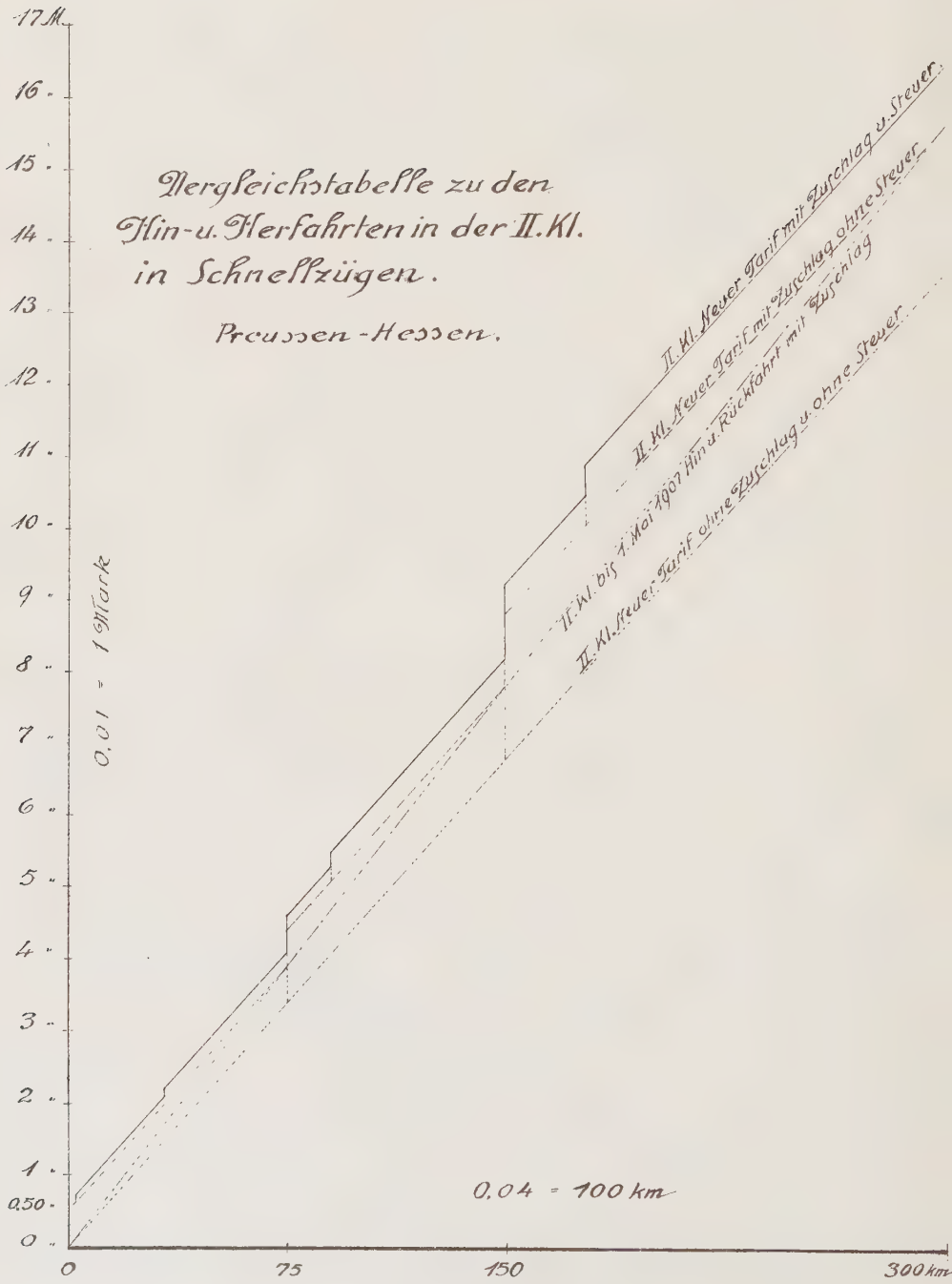

14 M.
13
12
11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1
0,50
0
0,012 = 1 Mark
II. Kl. bis 1 Mai 1907 Einfache Fahrt mit Zuschlag
II. Kl. Neuer Tarif mit Zuschlag u. Steuer
III. Kl. Neuer Tarif mit Zuschlag ohne Steuer
III. Kl. Neuer Tarif ohne Zuschlag u. ohne Steuer
Vergleichstabelle zu den einfachen Fahrten in der III Kl. in Schnellzügen.
Preussen - Hessen.
0,02 = 100 km
0
75
150
300
600 km

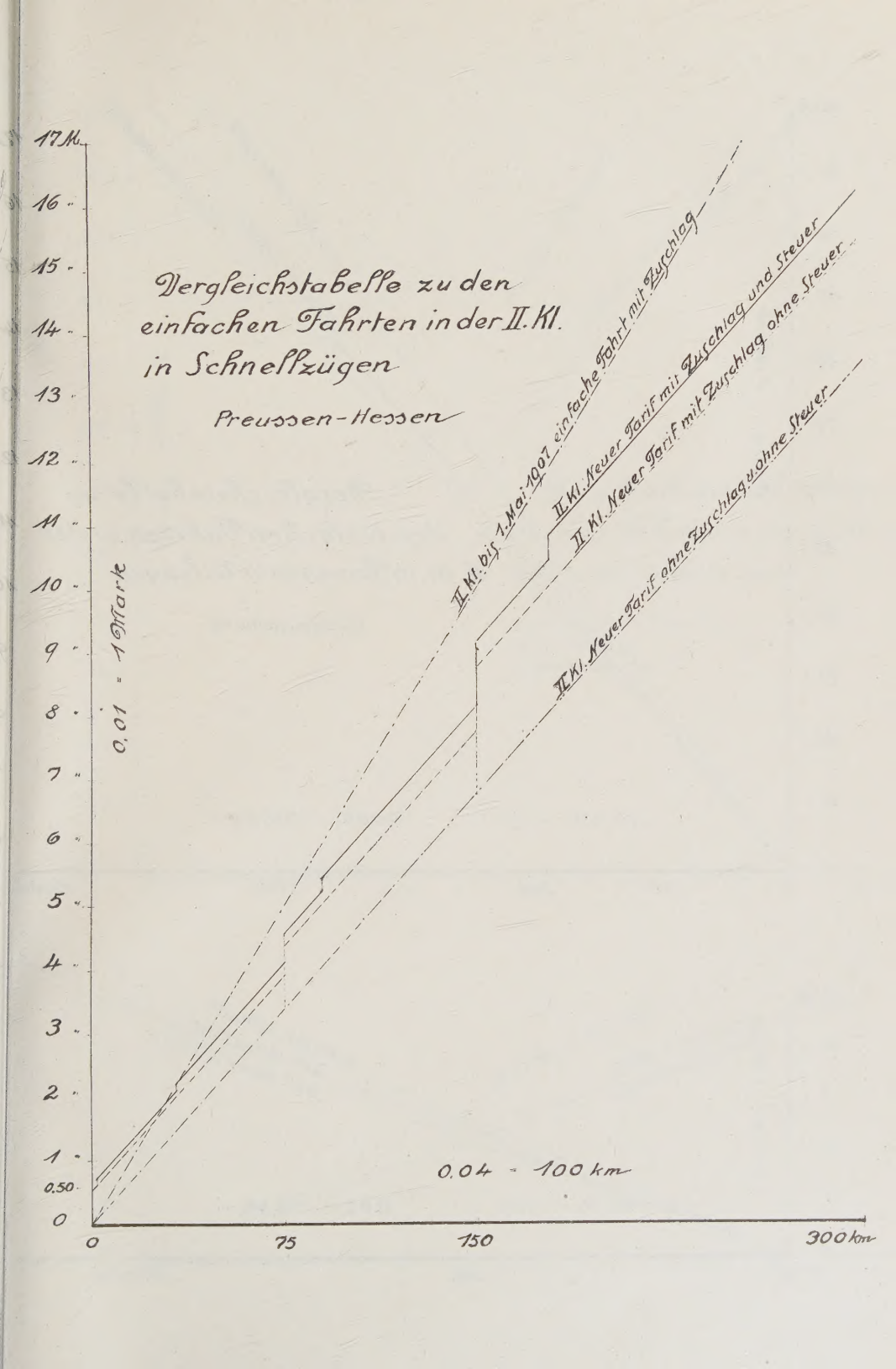

55 M.
50 "
45 "
40 "
35 "
30 "
25 "
20 "
15 "
10 "
5 "
0
0,0025 = 1 Mark
III Kl. bis 1. Mai 1907
III Kl. mit Steuer
III Kl. ohne Steuer
Vergleichstabelle zu den einfachen Fahrten in der III Kl. in Personen u. Eilzügen
1. Preussen-Hessen
2. Sachsen
3. Oldenburg
0,006 = 100 km
0
500
1000
1500 km
5 M.
4 "
3 "
2 "
1 "
0
0,0075 = 1 Mark
III Kl. bis 1. Mai 1907
III Kl. mit Steuer
III Kl. ohne Steuer
0,006 = 10 km
0
50
100
150
200

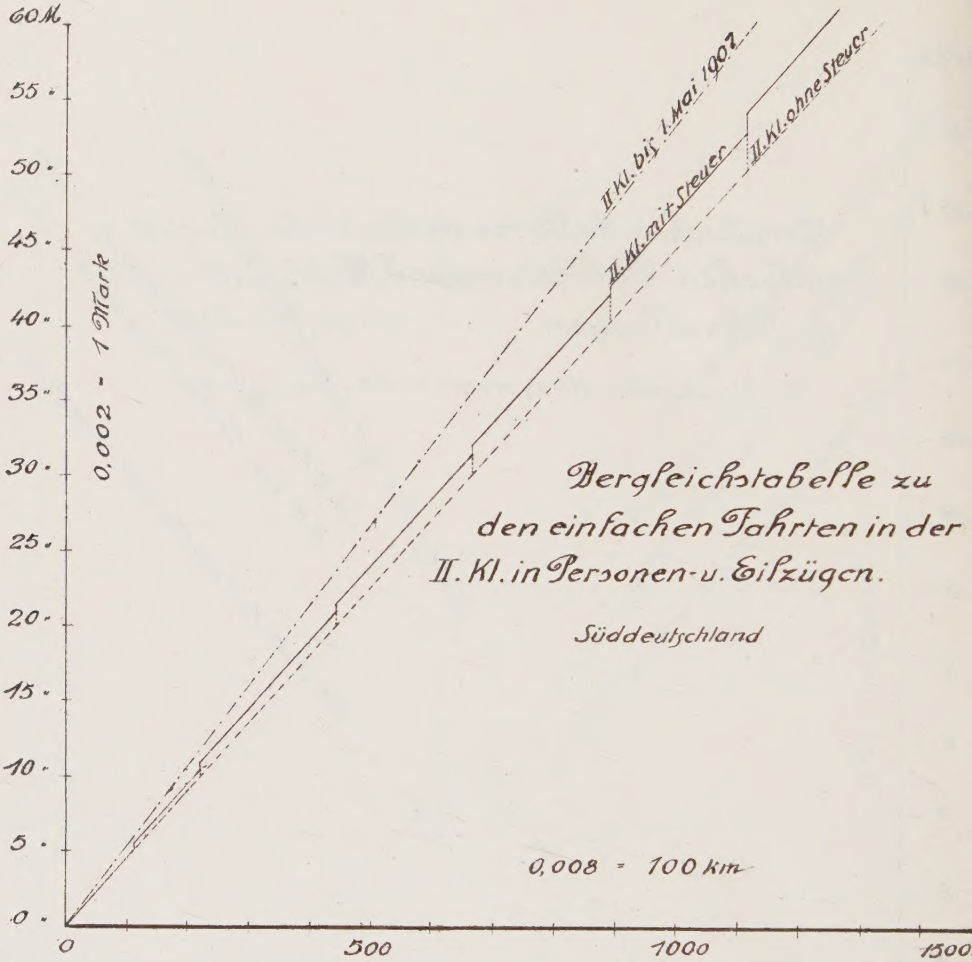

55 Mk.
50
45
40
35
30
25
20
15
10
5
0
0.025 = 1 Mark
III. Kl. bis 1. Mai 1907
III. Kl. mit Steuer
III. Kl. ohne Steuer
Vergleichstabelle zu
den einfachen Fahrten in der
III. Kl. in Personen u. Eilzügen
1. Baden
2. Reichsbahnen
3. Bayern
4. Württemberg
5. Pfalz
0.006 = 100 km
0
500
1000
1500 km
5
4
3
2
1
0
0.01 = 1 Mark
III. Kl. bis 1. Mai 1907
III. Kl. mit Steuer
III. Kl. ohne Steuer
0.005 = 10 km
0
50
100
150
200

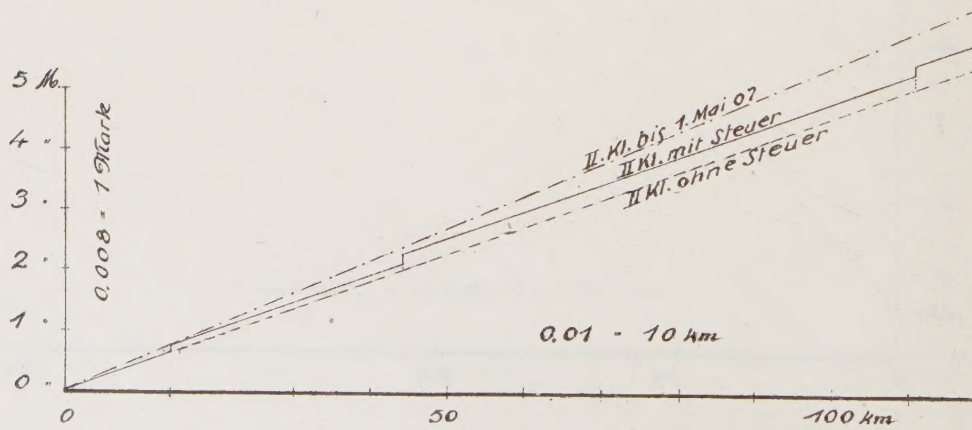

Vergleichstabelle zu den
Hin-u. Herfahrten in der II. Kl.
in Personen u. Eilzügen
1. Baden
2. Reichsbahnen
3. Bayern
4. Württemberg
5. Pfalz
II Kl. mit Steuer
II Kl. ohne Steuer
II. Kl. Hin-u. Herfahrt bis 1. Mai 1907
0,002 = 1 Mark
0,008 = 100 km
55 M
50 "
45 "
40 "
35 "
30 "
25 "
20 "
15 "
10 "
5 "
0 "
0
500
1000
1500 km

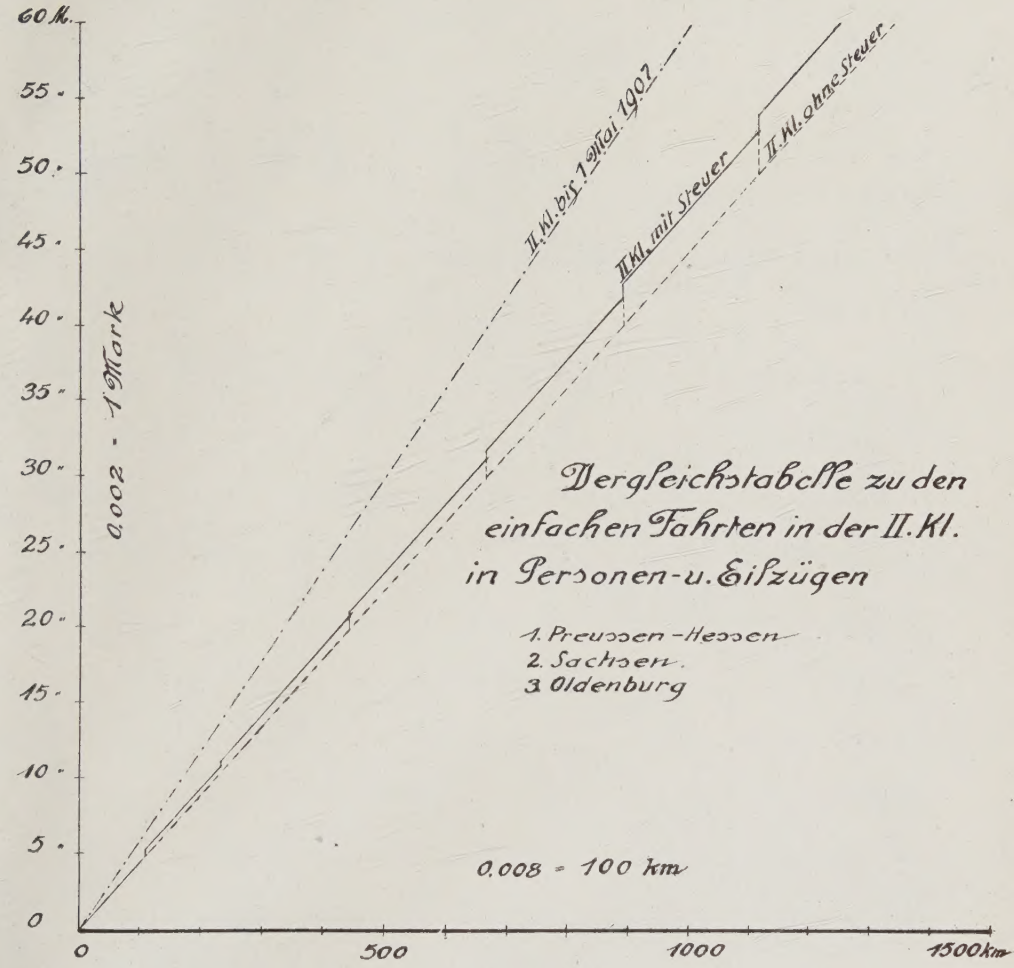
0,01 = 1 Mark
0,01 = 10 km
II. Kl. mit Steuer
II. Kl. ohne Steuer
II. Kl. Hin-u. Herfahrt bis 1. Mai 1907
6 M
5 "
4 "
3 "
2 "
1 "
0 "
0
50
100
120 km

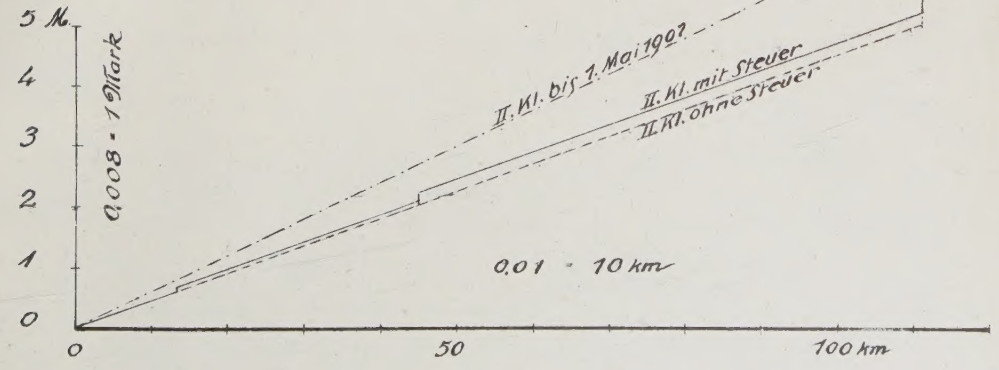

Vergleichstabelle zu den
Hin-u. Herfahrten in der II. Kl.
in Schnellzügen.
Preussen-Hessen.
II. Kl. Neuer Tarif mit Zuschlag u. Steuer.
II. Kl. Neuer Tarif mit Zuschlag ohne Steuer.
II. Kl. bis 1. Mai 1907 Hin u. Rückfahrt mit Zuschlag
II. Kl. Neuer Tarif ohne Zuschlag u. ohne Steuer.
0.01 = 1 Mark
0.04 = 100 km
17 M.
16
15
14
13
12
11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1
0.50
0
0
75
150
300 km


Vergleichstabelle zu den einfachen Fahrten in der II. Kl. in Schnellzügen
Preussen-Hessen
II. Kl. bis 1. Mai 1907 einfache Fahrt mit Zuschlag
II. Kl. Neuer Tarif mit Zuschlag und Steuer
II. Kl. Neuer Tarif mit Zuschlag ohne Steuer
II. Kl. Neuer Tarif ohne Zuschlag u. ohne Steuer
0,01 = 1 Mark
0,04 = 100 km
17 M.
16
15
14
13
12
11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1
0.50
0
0
75
150
300 km


60 M.
55 "
50 "
45 "
40 "
35 "
30 "
25 "
20 "
15 "
10 "
5 "
0 "
0,002 = 1 Mark
II Kl. bis 1. Mai 1907
II. Kl. mit Steuer
II. Kl. ohne Steuer
Vergleichstabelle zu
den einfachen Fahrten in der
II. Kl. in Personen- u. Eilzügen.
Süddeutschland
0,008 = 100 km
0
500
1000
1500


5 M.
4 "
3 "
2 "
1 "
0 "
0,008 = 1 Mark
II. Kl. bis 1. Mai 07
II Kl. mit Steuer
II Kl. ohne Steuer
0.01 = 10 km
0
50
100 km


60 M.
55
50
45
40
35
30
25
20
15
10
5
0
0,002 = 1 Mark
II. Kl. bis 1. Mai 1902
II. Kl. mit Steuer
II. Kl. ohne Steuer
Vergleichstabelle zu den einfachen Fahrten in der II. Kl. in Personen-u. Eilzügen
1. Preussen-Hessen
2. Sachsen
3. Oldenburg
0,008 = 100 km
0
500
1000
1500 km


5 M.
4
3
2
1
0
0,008 = 1 Mark
II. Kl. bis 1. Mai 1902
II. Kl. mit Steuer
II. Kl. ohne Steuer
0,01 = 10 km
0
50
100 km

April
Mai
Juni
Juli
August
September
Oktober
November
Dezember
Januar
Februar
März
28000000
27000000
26000000
25000000
24000000
23000000
22000000
21000000
20000000
19000000
18000000
17000000
16000000
15000000
14000000
13000000
12000000
11000000
10000000
9000000
Personenverkehr 1890-1891
Personenverkehr 1888-1889